<36642125390017

<36642125390017

Bayer. Staatsbibliothek

Die Eisenbahnen Deutschlands.

Statistisch-geschichtliche Darstellung
ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt, so wie
ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen.

Vom
Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden,
Dr. beider Rechte, vormals Spezial-Direktor der Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Erste Abtheilung. Zweiter Abschnitt. Erste Lieferung.

Erstes Supplement
oder
der Oesterreichischen Eisenbahnen
erste Fortsetzung.

Berlin, Posen und Bromberg.
Druck und Verlag von Ernst Siegfried Mittler.
1846.

103. D.

BAYERISCHE
STAATS-
BIBLIOTHEK
MÜNCHEN

I.

Die Oesterreichischen Eisenbahnen.

I.

Die Eisenbahnen im Oesterreichischen Kaiserstaate.

A. Staats-Eisenbahnen.

A. Im Allgemeinen.

(Seite 16.) *)

Die oberste Leitung der Staatsbahnen ist dem Freiherrn Kübek von Kübau als Präsidenten der K. K. allgemeinen Hofkammer anvertraut; Referent in allen Staatseisenbahn-Angelegenheiten bei dem K. K. Hofkammer-Präsidium ist der K. K. wirkliche Hofrath der allgemeinen Hofkammer, Ritter v. Kremer.

Unter dem K. K. Präsidenten der allgemeinen Hofkammer steht die General-Direktion der Staats-Eisenbahnen, welche als eine selbstständige technisch-administrative Behörde zur unmittelbaren Geschäftsbesorgung in allen die Staats-Eisenbahnen betreffenden Angelegenheiten und zur Vollziehung der in dieser Hinsicht Allerhöchst vorgezeichneten Grundsätze eingesetzt ist; an die Spitze derselben wurde der K. K. Hofrath Hermenegild Francesconi gestellt; ihm steht als Adjunkt der K. K. Regierungsrath Franz Zellner zur Seite. Für die Leitung und Ueberwachung der technischen Ausführung der Eisenbahnen und für deren Betrieb sind drei Inspektoren bestellt, von denen der K. K. Rath und Inspektor Dr. Ghega die Aufsicht über die Bauten südlich von Wien führt, während der K. K. Inspektor Negrelli dieselbe Funktion auf den von Wien nördlich gelegenen Bahnen ausübt.

Der K. K. Inspektor Schmid leitet sämmtliche Geschäfte des Betriebes der Staats-Eisenbahnen, besorgt alle dahin gehörigen Gegenstände, die Anschaffung der Maschinen und Wagen, die Einrichtung der Werkstätten und Stationsgebäude und verfaßt die Instruktionen für das Betriebspersonal.

*) Die unter den Hauptrubriken angegebene Seitenzahl bezieht sich auf das früher erschienene Hauptwerk, wovon die jetzige Darstellung eine Fortsetzung ist.

Als rühmend hervorzuheben wäre hier noch, daß Oesterreich sich durch geeignete Maaßregeln den erforderlichen Bedarf an Eisenbahnschienen in den letzteren Jahren im Inlande verschafft hat. Bis zum Jahre 1843 lieferten die fünf Walzwerke: Neuberg in Steiermark, Prävali und Frantschach in Kärnthen, Witkowitz und Zöptau in Mähren nachstehende Quantitäten:

	1837.	1838.	1839.	1840. (in Zentnern.)	1841.	1842.	1843.
Neuberg .	1257	8775	3921	10126	9433	5986	21489
Prävali . .	4000	20442	23000	22282	30200	30000	48145
Frantschach.	—	—	—	28163	29207	8692	31560
Witkowitz .	3541	18642	30107	19719	30352	27705	56152
Zöptau . . .	—	—	5000	4000	6000	6000	14000
Zusammen	8798	47859	62025	84290	105192	78383	171346

Diese steigende Erzeugung von Rails auf den inländischen Walzwerken wirkte natürlich auf die Verminderung der Einfuhr vom Auslande sehr bedeutend; denn es betrug die Einfuhr:

im Jahre	1837:	5889 Ztr.
" "	1838:	39936 "
" "	1839:	56742 "
" "	1840:	18328 "
" "	1841:	4507 "

In den Jahren 1842 und 1843 fand keine Einfuhr mehr Statt.

Der Gesammtverbrauch an Eisenbahnschienen vom Jahre 1837 bis 1843 war demnach 683295 Ztr.

B. Die einzelnen Linien der Staats-Eisenbahnen.

1. Wien-Prag oder vielmehr Olmütz-Prag.

(Seite 35.)

a. Geschichte derselben*).

Der Unterbau der Bahnstrecke — einen Bauaufwand von mehr als 6½ Millionen Gulden Konv. Münze erfordernd — wurde in 4 Sektionen zu verschiedenen Zeiten zur Ausführung im Konkurrenzwege öffentlich ausgeboten und von den Gebrüdern **Klein**, welche früher den größten Theil der Ferdinands-Nordbahn ausgeführt hatten, erstanden. Die Sektion Olmütz-Trübau, 12½ Meilen lang, wurde im September 1842 begonnen, der Vollendungstermin auf Ende August 1844 festgesetzt. Die beiden Sektionen von Böhmisch-Trübau bis Pardubitz, 7 Meilen, und von Kogitz, nächst Elbeteinitz, bis Prag, 10 Meilen, wurden im Juli 1843 erstanden, mit der Ver-

*) Für die Darstellung der Verhältnisse der Staatsbahn ist ein Besuch derselben im August d. J. und die bei dieser Gelegenheit erlangten Nachrichten von wesentlichem Vortheile gewesen.

bindlichkeit der Herstellung bis Ende Juli 1845. Derselbe Herstellungs-Termin wurde für die erst im Juli 1844 zur Ausführung überlassene und im Oktober 1844 in Angriff genommene letzte Sektion der 4 Meilen langen Zwischenstrecke von Pardubitz bis Kogitz bestimmt. Da aber der bei weitem größere Theil der 3 ersten Sektionen schon ein Jahr vor dem anberaumten Termine größtentheils ausgeführt wurde, so konnte auch der von den Gebrüdern Klein ebenfalls erstandene Oberbau, welcher über 203400 Ztr. Schienen und Schmiedeeisen, 68400 Ztr. Chairs und dann über 320000 Stück Längen- und Querschwellen erforderte, früher in Angriff genommen und der ganze Bau rasch gefördert werden.

Auf der ersten Sektion, Olmütz-Trübau, war die Strecke von Olmütz bis Landskron in einer Länge von 10 Meilen sammt allen Stationsplätzen und Wächterhäusern Anfang Februar 1845 gänzlich vollendet, und es wurden, nachdem am 12. Februar 1845 die erste Probefahrt unternommen worden, seit dieser Zeit Fahrten gemacht, jedoch lediglich für die Zwecke der Bahn selbst, namentlich um den Transport der in den verschiedenen Stationsplätzen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bisher deponirten K. K. Staatsbahn-Effekten, Baumaterialien ꝛc. zu besorgen. Der in dieser Sektion hinter Landskron belegene Triebitzer Tunnel war damals bereits ganz durchgearbeitet und eingewölbt, die Façaden an beiden Eingängen vollendet, und es erübrigte nur noch die reine Ausarbeitung der Sohle, deren Vollendung bis Ende April geschah.

Von Triebitz aus und auf der ganzen zweiten Sektion bis Pardubitz war der Unterbau, mit Einschluß des Tunnels bei Chotzen, im April bis auf die Schlußarbeiten an den zwei großen Brücken, zwischen Wildenschwert und Chotzen, beendigt und von den Oberbau-Arbeiten waren sämmtliche Wächterhäuser und Bahnhofsgebäude dritter Klasse vollendet. Die Schienenlegung wurde so betrieben, daß der Oberbau gleichzeitig mit den Gebäuden der größern Bahnhöfe zu Trübau und Pardubitz im Monat Mai hergestellt war.

Auf der übrigen, 14⅛ Meilen langen Strecke von Pardubitz bis Prag wurde der Bau so gefördert, daß bereits im Anfange August auf der ganzen Bahn von Olmütz bis Prag Probefahrten gemacht werden konnten. Da nun auch die großartigen Bauten des innern und äußern Bahnhofes zu Prag seit ihrem am 15. Dezember 1844 erfolgten Angriff so bedeutend gefördert waren, daß sie als vorläufig vollendet angesehen werden konnten, so fand am 20. August 1845 die feierliche Eröffnung der Bahn Statt. Die regelmäßigen Fahrten für den Personenverkehr begannen am 1. September, für den Güterverkehr dagegen am 1. Oktober desselben Jahres.

Auf der Zweigbahn von Brünn bis Böhmisch-Trübau sind die Arbeiten seit Oktober 1843 in größter Thätigkeit. Die Strecke von Brünn bis Blansko ist im Bau begriffen und von Blansko bis Böhmisch-Trübau haben die Arbeiten begonnen. Bei der großen Energie, mit welcher überall der Bau der Staats-Eisenbahnen betrieben wird, steht die Eröffnung dieser Bahn im Jahre 1847 zu erwarten.

Die Ausführung der Bahnstrecke von Olmütz bis Prag war dem K. K. Oberingenieur Keissler, welcher den Unter- und Oberbau von Olmütz bis Pardubitz, und dem K. K. Oberingenieur Perner, welcher den von Pardubitz bis Prag ausführte, übertragen. Die spezielle Ausführung der Hochbauten war dem K. K. Oberingenieur Jüngling anvertraut. Die Hauptunternehmer des Unter- und Oberbaues waren die Gebrüder Klein; auch die Höchbauten waren zum Theil von ihnen übernommen, theils wurden sie von den Brüdern Fleischmann und andern Unternehmern ausgeführt. Für den Bau des Prager Bahnhofes gesellte sich den Gebrüdern Klein noch Adalbert Lanna bei.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe*).

Die Anlage der Eisenbahn zwischen Wien und Prag zeigte schon in der Wahl und Bestimmung der zweckmäßigsten Trace nicht gewöhnliche Schwierigkeiten, und es erforderte diese Arbeit einen sichern und praktischen Blick, so wie die umfassendsten Vorstudien. Es kamen bei dieser Verbindung der Hauptstadt Böhmens mit Wien drei von einander ganz verschiedene Richtungen, von denen jede wieder verschiedenen Abweichungen unterlag, in Betracht. Hieraus ergaben sich die folgenden Hauptrichtungen zwischen beiden Hauptstädten:

I. Westliche Richtung von Wien über Stockerau durch das südliche Böhmen.

II. Nordwestliche Richtung von Wien über Stockerau durch Mähren über Znaim und Iglau; oder, mit Benutzung der Nordbahn, bis Branowitz nach Iglau; oder über Brünn, und zwar entweder durch das Schwarzawathal nach Saar oder durch das Zwittawathal, nach Böhmisch-Trübau gegen Prag.

III. Richtung von Wien über Olmütz gegen Prag.

Auf diesen drei Hauptrichtungen wurden nun auf Befehl der Staatsverwaltung im Jahre 1842 die zu wählenden Tracen durch drei Abtheilungen von Ingenieuren untersucht, und es wurden 7 Tracen durch drei Abtheilungen von Ingenieuren vollständig bearbeitet, deren allgemeine Beschreibung in nachstehender Tabelle enthalten ist.

---

*) Bei Beschreibung der Bahn sind die als Manuskript gedruckten „Statistisch-topographischen Notizen über die K. K. Staats-Eisenbahn von Olmütz nach Prag" benutzt.

Uebersicht

der

sieben Tracen,

welche

für die Olmütz-Prager Eisenbahn

von den

hierzu beauftragten K. K. Oesterreichischen Ingenieuren

untersucht wurden.

Hauptrichtungen der Tracen und ihrer Varianten.		Nähere Bezeichnung der untersuchten Bahnlinien. von	über	nach	Haupt-Ergebnisse, Bäche und Flüsse, denen sich die Bahn anschließt.	Wichtigste bei
I. Richtung von Stockerau durch das südliche Böhmen nach Prag,	1	Stockerau	Radingersdorf Gmünd Wittingau Tabor Unt. Poczernitz	Prag (östl.)	Schmiedabach Maigenbach Pulkaubach Lainsitzbach Buschnitzfluß	Mannshalm Miltschin Tehow
	Var.	Tabor	Kamberg Launiowitz	Beneschau		Mallenin
	Var.	Porzitz	Dawle	Prag (westl.)	Sazawa, Moldau	
	2	Stockerau	Radingersdorf Gmünd Budweis Pisek Beraun	Prag (westl.)	Schmiedabach Maigenbach Pulkaubach {Lainsitzbach {Forbesbach Maltschbach	Mannshalm Wraz Bohutin
	Var.	Pisek	Klingenberg Dawle	Prag (westl.)	{Wottawa {Moldau {Planitzbach {Beraunfluß	
II. Richtung von Stockerau über Znaim und Iglau, oder von Branowitz über Iglau, oder von Brünn über Saar oder über Zwittau gegen Prag.	1	Stockerau	Znaim Iglau Chotieborz	Prag (östl.)	Göllersbach Pulkaubach	Platt Sedlejow Hrbow Strzizow Manhardtsberg
	Var.	Radingersdorf	Budweis Raabs Iglau	Chotieborz		Bailenz
	2	Branowitz	Iglau Chotieborz	Prag (östl.)	Schwarzawa Iglawa Daubrawa	Pfauendorf Slawietin
	3	Brünn	Saar Chotieborz	Prag (östl.)	Schwarzawa Bobruschka	Peles Saar
	Var.	Neu-Wesselly	Gr. Losenitz Borowa Biela	Chotieborz	Pedolybach	Butsch
	4	Brünn	Blansko Zwittau Böhm. Trübau	Prag (östl.)	Zwittawa	Körber
III. Richt. von Olmütz östlich nach Prag.	1	Olmütz	Müglitz Hohenstadt Böh. Trübau Pardubitz Böhm. Brod	Prag (östl.)	March Sazawa Stiller Adlerfluß Elbe	Triebitz

die untersuchte Bahnlinie betreffend.							
zu ersteigende Wasserscheiden.		Länge d. Bahnlinien.			Berechnete Herstellungskosten der absoluten Länge.	Anmerkungen, die größten Steigungen, die Kunstbauten und den Betrieb betreffend.
zwischen d.	Höhe über d. adriat. Meer.	Absolute Länge.	Von Wien bis Prag.	Wenn d. stärksten Gefälle developpirt werden.		
	Fuß.	Meil.	Meil.	Meil.	Konv. Münze.	
Donau u. d. Moldau Lainsitz u. d. Sazawa Sazawa u. d. Kygerbach	1878 1929 1434 1686	$47\frac{2}{8}$ $48\frac{1}{8}$ $49\frac{2}{8}$	$50\frac{2}{8}$	$63\frac{5}{8}$	23,727431 fl. für die developpirte Bahn 32,962329 fl.	Von Stolzendorf bis Radingersdorf kommen Gefälle vor wie 1:80,52,92; — bei Techow Steigungen wie 1:123,25; Gegensteigung 1:42. — Bei Miltschin Tunnel 800 Klafter lang. — Ein Einschnitt 2500 Klftr. lang, 54 Fuß tief. — Für Lokomotive ungünstig. Bei Mallenin ein Einschnitt 4000 Klftr. lang, 60 Fuß tief. Durch $6\frac{1}{2}$ Meilen Felsensprengungen.
Donau u. d. Moldau Lomnitz u. d. Litawkabach	1878 1410 1778	$50\frac{7}{8}$	$53\frac{7}{8}$	$63\frac{3}{8}$	25,478111 fl. für die developpirte Bahn 32,335708 fl.	Bei Wraz und Bohutin Steigung 1:100. Bei Wraz ein Einschnitt 2000 Klftr. lang 90 Fuß tief. — Die Steigungsverhältnisse bei Radingersdorf bleiben wie bei der Trace 1. — Für Lokomotive ungünstig. Längs der Moldau 13 Meilen Felsensprengungen.
Göllers- u. d. Tayabach Thaya u. d. Iglawa Iglawa u. d. Sazawa Sazawa u. d. Draubawa Donau u. d. Thaya Thaya u. d. Iglawa	822 1860 1740 1776 1794 2058	$49\frac{4}{8}$	$52\frac{4}{8}$	$69\frac{4}{8}$	27,305783 fl.	Durch $44\frac{1}{2}$ Meilen ein höchst ungünstiges Terrain. — Wegen des Ueberganges über das Thayathal eine Brücke, 1680' lang, 384' hoch. — Wegen des Ueberganges über das Iglawathal eine Brücke, 1200' lang, 144' hoch. — Wegen des Ueberganges über das Sazawathal eine Brücke, 1800' lang, 210' hoch. — Jenseit der Sazawa ein 4000 Klftr. langer Einschnitt. — Der Betrieb höchst beschwerlich.
Iglawa u. d. Sazawa Sazawa u. d. Daubrawa	1578 1746	$36\frac{13}{16}$	$52\frac{4}{16}$	68	22,837040 fl.	13 Tunnel, zus. 2700 Klftr. lang. 1 Viadukt, 300' lang, 144' hoch über die Iglawa. — Viele Felsensprengungen 2c.
Sazawa u. d. Daubrawa Sazawa u. d. Oslawa	1953 1746	$35\frac{4}{8}$ $34\frac{6}{8}$	$54\frac{3}{8}$ $53\frac{5}{8}$	$66\frac{2}{3}$	22,516000 fl.	Sehr starke Steigungen und Gegensteigungen durch eine Länge von $16\frac{1}{2}$ Meilen. — Betrieb mit Dampfkraft sehr erschwert. Ueber die Sazawa eine Brücke, 1800' lang, 120' hoch.
Zwittawa u. d. Elbe	1407	12 [illegible]/8	$52\frac{3}{8}$	$52\frac{3}{8}$	Von Brünn bis Böhm. Trübau 8,991504 fl. Von Brünn bis Prag 21,276567 fl.	Die Bahn von Brünn bis Blansko sehr eingeengt. 10 Tunnels, zus. 1250 Klftr. lang. — 60 Flußübersetzungen. — Die Steigungen günstig. — Der Betrieb mit Dampfkraft leicht. — Im Bau begriffen.
March u. d. Elbe	1362	$33\frac{2}{8}$	$60\frac{4}{8}$	$60\frac{3}{8}$	17,559275 fl.	3 Tunnels, zus. 476 Klftr. lang. — Sehr günstige Terrain- und Niveauverhältnisse. — Mit Dampfkraft gut befahrbar. — Ausgeführte Bahn.

Fassen wir nun die aus den gemachten Untersuchungen der Tracen hervorgehenden Resultate zusammen, so folgt, daß, wenn man auf den Linien von Stockerau durch das südliche Böhmen, oder auf denen von Stockerau über Znaim und Iglau, oder von Brünn nach Saar, Chotieborz u. s. w., oder von Branowitz, Iglau u. s. w. (die 5 Tracen in der I. Richtung) eine Eisenbahn hätte anlegen wollen, dieselbe, um den Uebergang über die Wasserscheiden durch dazu geeignete Steigungen zu erzwingen, eine bedeutend größere Länge erhalten hätte, als es bei den über Brünn und Olmütz angelegten Eisenbahnen der Fall ist, und daß die Baukosten der beiden erstern Bahnen beinahe noch einmal so groß gewesen wären. Hätte man eine der Tracen 1, 2 und 3 in der II. Richtung gewählt, so würde man Kunstbauten haben errichten müssen, deren Ausführung sehr kostbar gewesen wäre.

Es waren also, vom technischen Standpunkte aus betrachtet, zur Verbindung der Städte Wien und Prag hauptsächlich die Tracen über Brünn und Olmütz zu wählen. Jene über Olmütz wurde aber deshalb früher in Angriff genommen, weil die Ausführung derselben die wenigsten Schwierigkeiten darbot und weil durch diese Bahn Böhmen mit Schlesien und Galizien in nahe Verbindung gebracht wird.

Wir gehen nun zu der Beschreibung der beiden Tracen, von Olmütz und Brünn aus, über.

Die Königl. Staats-Eisenbahn von Olmütz bis Prag rückt von Osten gegen Westen vor, durchschneidet in Mähren den Olmützer, in Böhmen den Chrudimer, so wie den Kaurzimer Kreis und berührt die Grenze des Czaslauer und Bidezower Kreises.

Vom Bahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Olmütz ausgehend, entwickelt sich die Bahn in der Thalfläche der March, berührt die erste Station Stephanau an der Oslawa, nachdem sie bei Brzest eine Wendung nach Westen gemacht und die Chaussee von Olmütz nach Mährisch-Neustadt gekreuzt hat, ferner die Stationen Schwarzbach, Müglitz, Lukawetz und Hohenstadt. Bei letzterer Stadt verläßt die Bahn die Thalfläche der March, um sich dem Laufe der Sazawa bis zur Wasserscheide des Donau- und Elbgebiets bei Triebitz anzuschließen, und geht durch die Stationen Hochstein, Budigsdorf, Sichelsdorf, bei welchem Orte sie die böhmisch-mährische Grenze überschreitet, und Rudelsdorf nach Triebitz. Von Triebitz aus durchschneidet die Bahn das Thal der Trebowka, gelangt, nachdem sie Böhmisch-Trübau berührt hat, nach Wildenschwert, am Eingange des stillen Adler-Thales, an dessen jähe Wendungen sie sich genau anschließt, geht dann an Brandeis vorbei und zieht sich nach Chotzen, wo ein schmaler Gebirgsrücken das böhmische Gebirgsland vom Flachlande trennt. Ein durch diesen Berg getriebener Tunnel öffnet der Bahn den Eingang in die Ebene, worauf sie, dieselbe in einer beinahe geraden Richtung durchschneidend, zu den Stationen Zamrsk, Uhersko, Morawan und Pardubitz gelangt. Bei dieser Stadt schließt sich die Bahn dem Laufe der Elbe an, berührt die Stationen Przelautsch, Zaborz bei Elbe-Teinitz und Neu-Kolin, nachdem sie jedoch früher unterhalb Zaborz bei Elbe-Teinitz die Felsenschlucht überschritten hat, durch welche sich die Elbe

drängt. Bei Neu-Kolin macht die Elbe eine Wendung gegen Norden, und es rückt nun die Bahn über Petschek bei Podiebrad, Böhmisch-Brod, Auwal und Biechowitz gegen Prag vor, welche Stadt sie am Fuße des Ziskaberges erreicht und sich an dessen nördlichen Abhang bis zum Bahnhofe hinzieht.

Die Länge der ganzen Bahn von Olmütz bis Prag beträgt 33¼ deutsche Meilen; die Gesammtlänge von Wien bis Prag 60½ Meilen.

Für sämmtliche Staats-Eisenbahnen des Oesterreichischen Staats ist von dem K. K. Hofkammer-Präsidium die Bestimmung gegeben worden, daß die verschiedenen Stationsplätze, je nach der Wichtigkeit des nächstgelegenen Ortes, in fünf Klassen einzutheilen seien. Mit Ausnahme des Olmützer Bahnhofes der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, an welchem vorläufig nur einige Vergrößerungen zum Betrieb der Bahnstrecke von Olmütz nach Prag vorgenommen wurden, liegen auf der neuen Bahnstrecke zwischen Olmütz und Prag 26 Stationsplätze, von denen der Bahnhof zu Prag zur ersten, der zu Pardubitz zur zweiten, die Bahnhöfe von Hohenstadt und Böhmisch-Trübau zur dritten Klasse gehören. Die Zahl der Stationen vierter Klasse ist funfzehn, und zwar zu Littau, Müglitz, Landskron, Triebitz, Wildenschwert, Chotzen, Zamrsk, Uhersko, Morawan, Przelautsch, Elbe-Teinitz, Neu-Kolin, Petschek, Böhmisch-Brod und Biechowitz. Bahnhöfe fünfter Klasse sind zu Stephanau, Lukawetz, Hochstein, Budigsdorf, Rudelsdorf, Brandeis und Auwal.

Die Seitenbahn von Brünn aus sollte bei diesem Orte mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn einen gemeinschaftlichen Bahnhof erhalten, da aber der vorhandene zu klein war und seine Lage eine zweckmäßige Ausdehnung nicht erlaubte, so blieb nichts übrig, als einen Platz jenseit der Straße nach Wien mit zum Bahnhofe zu ziehen, so daß durch diese Hauptstraße beide Theile des Hauptbahnhofes getrennt bleiben. Von Brünn zieht sich die Linie in dem sehr gekrümmten Thal der Zwittawa über Blansko, Zwittau und bei Körber über die Stromscheide der Zwittawa und der Elbe nach Böhmisch-Trübau, wo sie im dortigen Bahnhofe der Olmütz-Prager Bahn einmündet.

Die Länge dieser Bahnstrecke beträgt 12⅛ und die Gesammtlänge von Wien über Brünn nach Prag 52⅝ Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskapital.

Dasselbe ist für die 33¼ Meilen lange Bahnstrecke von Olmütz bis Prag auf 17,559275 fl. oder 12,291493 Thlr. veranschlagt; die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich also auf etwa 370000 Thlr.

Für die Ausführung der 12⅛ Meilen langen Zweigbahn von Brünn bis Böhmisch-Trübau beträgt dagegen der Anschlag 8,991504 fl. oder 6,294053 Thlr.; die Kosten einer Meile stellen sich demnach durchschnittlich auf etwa 519300 Thlr.

d. Steigungs-, so wie Terrainverhältnisse.

Von Olmütz bot die 6½ Meilen lange Thalfläche der March bis Hohenstadt, mit Ausnahme eines Einschnittes im Walde bei Neuschloß und einiger Aufdämmungen, keinerlei Schwierigkeiten. Das Gefälle auf dieser Strecke ist so günstig, daß die stärkste Steigung nur $\frac{1}{250}$ beträgt und daß Steigungen wie 1 : 1500, 1 : 1300, 1 : 950, 1 : 800 auf Strecken von 1200 bis 1500 Klafter Länge Statt finden. Von Hohenstadt bis Luppele, wo die Bahn den Lauf der Sazawa verfolgt, dauern diese günstigen Niveauverhältnisse fort; von Luppele bis Budigsdorf ist das Thal auf eine Länge von 3 Meilen von Schluchten durchschnitten, doch konnte man die Bahn mit mäßigen Krümmungen und ohne Tunnels fortführen; die Steigungen erreichen in keiner Strecke das Verhältniß wie 1 : 200, nur mußte die Sazawa an einigen Orten regulirt und mit 17 Brücken übergangen werden. Von Budigsdorf bis Luckau, ja selbst bis zur Wasserscheide bei Triebitz, sind die Niveauverhältnisse im Ganzen gleichfalls günstig, doch mußte ein überwölbter Einschnitt und ein Viadukt bei Budigsdorf, und zwar letzterer deshalb angelegt werden, um in diesem Dorfe so wenig Häuser als möglich einlösen zu müssen. Bei der genannten Wasserscheide geht die Bahn durch den 268 Klafter langen Tunnel von Triebitz, welcher in einer Tiefe von 10½ Klafter unter dem obern Kamm des Berges in klebrigem Lehmboden mit Ueberwindung ganz außerordentlicher Schwierigkeiten durchgetrieben wurde. Durch diesen Bau wird die Wasserscheide von 227 Klafter auf 216½ reduzirt und die Steigung von Rudelsdorf aus bis zu derselben in einer Länge von 1¼ Meile theilweise in dem Verhältnisse wie 1 : 150 und 1 : 200 erhalten.

Von Triebitz bis Böhmisch-Trübau und von da bis Wildenschwert, d. h. auf 2½ Meilen Länge, beträgt das Gefälle, einige Strecken ausgenommen, wo eine Steigung von 1 : 150 angenommen werden mußte, ebenfalls nicht über 1 : 200. Das Terrain ist aber vielfach durchschnitten und es mußte die Bahn auf bedeutende Aufdämmungen gelegt und durch tiefe Einschnitte geführt werden. Bei Wildenschwert legt sich die Bahn an die vielfachen Wendungen des stillen Adlerthales, setzt sechs Mal über die stille Adler und geht bei Chotzen, wo ein schmaler Bergrücken das Gebirgsland vom Flachlande trennt, durch einen 131 Klafter langen Tunnel, nach welchem sie unmittelbar in die Ebene gelangt und bis gegen Kogitz und Elbe-Teinitz unter den günstigsten Niveauverhältnissen fortgeführt werden konnte. Bei Kogitz aber mußten zwei Durchstiche der Elbe von 300 Klafter Länge ausgeführt und bei Elbe-Teinitz, wo sich die Elbe durch einen Engpaß drängt, mußte die Bahn in die Felsenwände am linken Ufer eingeschnitten werden. Von Elbe-Teinitz bis zum Czernybach, unterhalb Böhmisch-Brod, sind die Niveauverhältnisse abermals sehr günstig; dahingegen aber mußten vom Czernybach bis Auwal, um aus dem Elbthal in das der Moldau zu gelangen, Steigungen von 1 : 150 angelegt werden; auch wurden bei Neu-Kolin auf einer Strecke von 300 Klafter mehrere bedeutende Arbeiten vorgenommen und die Bahn längs der Elbe hart an den Fuß der Felsen, worauf die

Stadt gebaut ist, hingeführt. Zwischen Auwal und Poczernitz war das Terrain für die Führung der Bahn wieder vortheilhafter; von Poczernitz aber bis Prag mußten mehrere bedeutende und wichtige Kunstbauten ausgeführt werden.

Die speziellen Steigungsverhältnisse auf der Bahn sind folgende:

No.	Ortslage der Trace.	Länge in Klaftern.	Höhe über dem Nullpunkt.	Steigen.	Fallen.
	Olmütz		101,60		
1	Hradisch	1000,0	101,60	horizontal	
2	Hlusowitz	2375,0	104,136	1 : 950	
3	Brzest	770,0	105,209	1 : 700	
4		107,0	105,209	horizontal	
5	Stephanau	900,0	105,800	1 : 1500	
6	Schrein	2000,0	108,300	1 : 800	
7	Dreyhöfen	2190,0	109,985	1 : 1300	
8	Schwarzbach	1233,2	113,414	1 : 350	
9		216,8	114,068	1 : 250	
10		367,0	115,268	1 : 250	
11	Neuhof	1479,8	121,131	1 : 250	
12		139,3	121,131	horizontal	
13		570,0	123,074	1 : 300	
14		57,3	123,074	horizontal	
15		975,0	119,174	1 : 250	
16		380,0	119,174	horizontal	
17		482,8	120,351	1 : 400	
18		624,0	120,351	horizontal	
19	Morawitzan	1147,8	124,207	1 : 300	
20	Müglitz	500,0	124,207	horizontal	
21		433,2	122,874		1 : 400
22		141,8	122,874	horizontal	
23		750,0	124,457	1 : 500	
24	Libain	1050,0	127,874	1 : 300	
25		209,7	127,874	horizontal	
26	Lukawetz	300,0	126,874		1 : 300
27		184,2	126,874	horizontal	
28		598,0	129,174	1 : 260	
29		292,0	129,174	horizontal	
30	Gr. Raasel	360,0	130,374	1 : 300	
31		1318,9	135,600	1 : 250	
32		200,0	136,134	1 : 500	
33		350,1	137,383	1 : 300	
34	Hohenstadt	324	137,383	horizontal	
35	Nemile	1150	141,983	1 : 250	
36	Luppelle	150	141,983	horizontal	
37		1350	147,383	1 : 250	
38	Hniefke	200	147,383	horizontal	
39		600	149,393	1 : 300	
40		200	149,393	horizontal	
41	Hochstein	850	152,793	1 : 250	
42		300	153,393	1 : 500	
43		800	156,593	1 : 250	
44		250	157,093	1 : 500	
45	Tattenitz	1900	164,693	1 : 250	
46	Budigsdorf	381	164,693	horizontal	

No.	Ortslage der Trace.	Länge in Klaftern.	Höhe über dem Nullpunkt.	Steigen.	Fallen.
47		1207	169,564	1 : 300	
48		250	170,064	1 : 500	
49		400	172,291	1 : 200	
50	Sichelsdorf	550	174,564	1 : 220	
51		718	174,564	horizontal	
52	Lukkau	4714,8	205,996	1 : 150	
53	Thomigsdorf	344,3	207,963	1 : 175	
54		365,2	210,398	1 : 150	
55		186	210,398	horizontal	
56	Triebitz	413,9	209,743		1 : 600
57		2529,3	192,974		1 : 150
58	Böhmisch-Trübau	507,5	191,154		1 : 300
59		188,0	190,736		1 : 500
60	Parnik	1063,5	183,743		1 : 150
61		158,9	183,100		1 : 250
62	Ralhütten	677,6	178,493		1 : 150
63		265,1	177,167		1 : 200
64	Langetriebe	850	171,500		1 : 150
65		450	169,000		1 : 180
66	Hibetten	970	162,555		1 : 150
67		260	161,576		1 : 250
68	Wildenschwert	550	159,900		1 : 400
69		200	159,600		1 : 500
70	Kercharditz	450	158,000		1 : 300
71		3550	150,906		1 : 500
72	Brandeis	1049,3	147,811		1 : 400
73		1746,3	144,485		1 : 500
74		411	142,763		1 : 250
75	Chotzen	350	142,063		1 : 500
76		1575	131,563		1 : 150
77	Srub	875	131,563	horizontal	
78	Zamrsk	900	125,563		1 : 150
79		1100	123,363		1 : 500
80	Janewitschek	750	120,863		1 : 300
81	Radhoscht	600	120,863	horizontal	
82	Sedlischtky	950	117,696		1 : 300
83	Opotschno	400	117,296		1 : 1000
84		900	115,296		1 : 450
85	Uhersko	600	115,296	horizontal	
86	Turow	850	112,868		1 : 350
87	Dreydorf	1000	112,868	horizontal	
88	Morawan	750	114,368	1 : 500	
89	Sehndorf	800	114,368	horizontal	
90	Koschtenitz	600	113,618		1 : 800
91	Hostowitz	1100	113,068		1 : 2000
92	Zminy	600	111,068		1 : 500
93		650	111,068	horizontal	
94	Studanka	700	108,901		1 : 300
95	Wistrkow	300	108,735	horizontal	
96		900	105,755		1 : 300
97	Pardubitschek	600	104,818		1 : 650
98	Pardubitz	500	104,818	horizontal	
99		985	107,165		1 : 1000
100	Switkow	605	107,165	horizontal	
101	Srnojed	745	108,247	1 : 800	

No.	Ortslage der Trace.	Länge in Klaftern.	Höhe über dem Nullpunkt.	Steigen.	Fallen.
102	Krchleb	700	110,571	1 : 300	
103		410,8	110,816	1 : 800	
104		614	110,816	horizontal	
105		1436	106,314		1 : 300
106	Walle	1050	104,555		1 : 600
107		700	103,755		1 : 500
108	Przelautsch	300	102,757		1 : 750
109		650	102,757	horizontal	
110		700	101,882		1 : 800
111		750	101,882	horizontal	
112	Labetin	1450	101,157		1 : 2000
113		1100	101,157	horizontal	
114		700	100,432		1 : 1000
115	Teltschitz	450	100,879	1 : 1000	
116		450	100,600		1 : 2000
117	Kogitz	200	100,200		1 : 300
118		706	100,200	horizontal	
119		550	101,300	1 : 500	
120		491,5	101,300	horizontal	
121		1200	98,900		1 : 500
122		850	98,050		1 : 1000
123		1000	97,050		1 : 1000
124		550	97,050	horizontal	
125		273	96,777		1 : 1000
126		2283,5	96,777	horizontal	
127		998,7	96,777	horizontal	
128		600	95,577		1 : 500
129		250	95,577	horizontal	
130		150	95,277		1 : 500
131	Schönweid	3500	95,277	horizontal	
132		750	96,777	1 : 500	
133		750	94,278		1 : 300
134		400	94,278	horizontal	
135		950	97,444	1 : 300	
136		150	97,444	horizontal	
137		700	95,111		1 : 300
138		1055,5	98,136	1 : 300	
139		850	98,136	horizontal	
140		400	98,847	1 : 750	
141		350	98,497		1 : 1000
142		200	98,497	horizontal	
143		600	100,497	1 : 300	
144		708,2	102,520	1 : 320	
145		600	105,520	1 : 200	
146		1100	108,270	1 : 400	
147		633,1	108,270	horizontal	
148	Böhmisch-Brod	2000	122,270	1 : 150	
149	Rostoklat	1100	127,770	1 : 200	
150	Tuklat	1350	130,020	1 : 600	
151		250	129,020		1 : 250
152		450	127,220		1 : 250
153		350	127,920	1 : 500	
154		300	128,920		1 : 300
155		1100	126,170		1 : 400
156		350	126,870		1 : 500

No.	Ortslage der Trace.	Länge in Klaftern.	Höhe über dem Nullpunkt.	Steigen.	Fallen.
157		100	126,870	horizontal	
158		2750	115,870		1 : 250
159	Biechowitz	300	115,370		1 : 600
160		2050	109,512		1 : 350
161		1150	104,512		1 : 250
162		750	102,179		1 : 300
163		500	101,112		1 : 500
164	Lieben	1128	96,500		1 : 250
165	Carolinenthal	750	95,000		1 : 300
166	Prag	300		horizontal	

e. Krümmungsverhältnisse.

Auf der Strecke von Olmütz bis Hohenstadt kommen 10 Bahnkurven vor, von denen eine nach einem Radius von 200, die übrigen neun aber nach Radien von 500 bis 2000 Klafter konstruirt sind. Zwischen Hohenstadt und Böhmisch-Trübau hat die Bahn 12 Kurven mit Radien von 200 bis 250 Klafter und 17 mit Radien von 300 bis 1000 Klafter. Von Böhmisch-Trübau bis Pardubitz findet man 25 Kurven, darunter 9 nach Radien von 150 und 250 Klafter; die übrigen Kurven sind mit Radien von 275 bis 1700 Klafter angelegt.

Zwischen Pardubitz und Prag befinden sich 45 Kurven, deren Halbmesser 150, 170, 200 bis 1000 Klafter betragen.

Ueber die Steigungs-, Krümmungs- und Terrainverhältnisse auf der Zweigbahn von Brünn bis Böhmisch-Trübau führen wir Nachstehendes an:

Der höchste Punkt der Bahn auf der Stromscheide liegt 234,5 Klafter über dem Wasserspiegel der Donau bei Wien und 130,5 Klafter über dem Bahnhofe bei Brünn. Die Länge von Brünn bis zur Stromscheide beträgt 8½ Meilen. Bis Blansko ist das Thal sehr eng und die hohen, oft steilen Bergwände, welche anfangs aus Granit, später aus älterem Kalk und Grünsand bestehen, treten nahe zusammen und bilden ein schluchtenartiges, äußerst romantisches Thal, voll malerischer Ansichten. Obgleich auch hier die kleinsten Krümmungsradien von 200 und 150 Klafter Länge angewendet werden mußten, findet man dennoch bis Blansko 10 Tunnels. Außerdem sind 60 Flußübersetzungen und in der Nähe von Brünn ein Viadukt mit 43 Bogen, von zusammen 178 Klafter Länge, so wie mehrere sehr bedeutende Einschnitte und Felsenarbeiten erforderlich, welche bei Adamsthal eben so großartig als schwierig sich zeigen. Im Allgemeinen hat die Linie die Ansteigung der Thalsohle, jedoch kommen auch stärkere Steigungen vor, z. B. von 1 : 200, und zwar häufig durch die Tunnel hindurch, indem diese durch ihre mehr gerade Richtung die Flußkrümmungen abschneiden und das Gefälle auf eine kürzere Linie vereinigen.

Jenseit Blansko nimmt das Thal einen mehr offenen Charakter an und die Linie geht in geraden Linien und großen Kurven über Zwittawka, Lettowitz und Brüsau nach Zwittau; nur einmal mußte hier eine Kurve von 200 Klafter Radius angewendet werden, die übrigen sind sämmtlich über 300 Klafter. Das Projekt zeigt ein Steigungsmaximum von 1 : 200, bei Muslau zwei kleine Tunnel von 130 und 175 Klafter Länge, und 13 Thalübergänge. Inzwischen soll auch hier eine Steigung von 1 : 150 auf $1\frac{1}{2}$ bis 2 Meilen Länge substituirt und durch Anwendung stärkerer Kurven die beiden Tunnel abgekürzt, wo nicht vermieden werden. Die Linie ist so gelegt, daß auf der Höhe nur ein höchst unbedeutender Einschnitt von etwa $\frac{1}{10}$ Klafter nothwendig ist, wogegen das Niedersteigen nach Böhmisch-Trübau ein Gefälle von 1 : 181 auf etwa $1\frac{1}{2}$ Meile Länge erforderlich macht.

Die Länge der Bahnstrecke von Brünn nach Böhmisch-Trübau beträgt $12\frac{1}{4}$, und die Gesammtlänge von Wien über Brünn nach Prag $52\frac{3}{8}$ Meilen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Der Unterbau für die ganze Bahn und die sämmtlichen Bauobjekte ist für ein Doppelgeleise hergestellt worden; die Kronenbreite der Bahn beträgt demnach bei Dämmen 25, in Einschnitten von einem Grabenrande zum andern 24 Fuß.

Die Seitengräben in Einschnitten haben oben 9 Fuß, auf der Sohle $1\frac{1}{2}$ Fuß Breite, 3 Fuß Tiefe und sind auf den Seiten des Bahnbettes einfüßig, auf der entgegengesetzten Seite aber in einer Fläche mit dem Einschnitte geböscht. Bei Wegeübergängen auf dem Niveau der Bahn gilt als Regel, daß dieselben auf 5 Klafter Entfernung vom Bahnrande an horizontal und sofort erst nach Umständen mit 3 bis 6 Prozent steigend oder fallend angelegt werden.

Die Seitengräben längs der Bahn sind in quellenreichem, unzuverlässigen Grunde oder, wo an Breite erspart werden soll, ausgemauert. Wo anstatt der Böschungen Stütz- oder Futtermauern angelegt werden, erhalten diese häufig folgende Konstruktion. Die gegen den Grund gekehrte Seite der Mauer ist vertikal, die obere Dicke derselben beträgt 3 Fuß und die untern Dimensionen werden nach der Formel $3' + \frac{h}{8}$ bestimmt, wo h die Höhe der Mauer in Fußen ausdrückt. Die Krümmung der Mauer im Lichthaupte ist mit einem Kreisbogen beschrieben. Für die Stärke der Futter- und Wandmauern ist eine eigene Tabelle als Norm vorgezeichnet, nach welcher dieselben ausgeführt werden. Brücken und Durchlässe sind, wo immer die erforderliche Höhe vorhanden ist, gewölbt und zwar meistens von Backsteinen, wobei für 4 Klafter Spannweite eine Gewölbdicke von 2 Fuß hinreichend erachtet wird. Ueber den Gewölben wird so aufgemauert, daß das durch die Beschotterung der Bahn dringende Wasser leicht abfließen kann. Auf diese Uebermauerung kommt sofort ein trockenes Backsteinpflaster und auf dieses ein Asphaltüberzug zu liegen, welcher das Wasser in Rinnen weist,

die sich nach beiden Seiten 3 Zoll über die Stirn des Mauerwerks verlängern.

Wo die Höhe eine Wölbung nicht zuläßt, ist der Oberbau der Brücken von Holz und besteht bei Brücken von geringerer Spannweite aus geraden, einfachen oder über einander verzahnten Balken, gewöhnlich 7 an der Zahl, nämlich 4 für die beiden Geleise, einem in der Mitte und einem an jedem Rande. Die Bedeckung geschieht durch quer übergelegte Bohlen, über welchen Längenhölzer in der Mitte und an beiden Seiten angebracht sind, um sie fester zu halten.

Hölzerne Brücken von größerer Spannweite sind meistens nach Art der Brücken der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn über die Donau konstruirt.

Die auf verhältnißmäßig kurzer Distanz zahlreichsten Einschnitte kommen am Ende der mährischen Sektion von Hohenstadt bis Budigsdorf vor, zwischen welchen beiden Orten die zahlreich vorspringenden Gebirgs-Ausläufe 7 größere Einschnitte meist bis zehn Klafter Tiefe nothwendig machten. Von geringerer Tiefe, meist 5 bis 6 Klafter, dafür aber desto länger, sind die durch Abdachung des Grenzgebirges diesseit der mährischen Grenze nothwendig gewordenen Einschnitte, wovon der südlich von Landskron bei Rudelsdorf 600, jener hinter Triebitz auf der Wasserscheide des Elb- und Donau-Gebiets 1200, endlich der bei Rostoklat nächst Böhmisch-Brod in einem durch Wasserandrang und Konglomerat sehr erschwerten Terrain 1600 Klafter Länge umfaßt. Gleich hinter den Einschnitten bei Triebitz beginnen die zur Bewältigung der Terrainschwierigkeiten nothwendig gewordenen umfangreichen Aufdämmungen, davon mehrere in der Höhe von 7 Klafter, zur Ueberschreitung der engen Gebirgsthäler zwischen Triebitz, Böhmisch-Trübau und Wildenschwert; eben so zwischen Chotzen und Uhersko, dann zwischen Czerhenitz und Böhmisch-Brod in der bedeutenden Länge von 1200 bis 2000 Klafter.

Auf der 19⅛ Meilen langen Bahnstrecke zwischen Olmütz und Pardubitz befinden sich 348 Durchlässe, Brücken und Wegeübergänge, wovon 204 mit lichten Weiten von ½ bis 10 Klafter überwölbt, 144 aber mit Oeffnungen von ½ bis 11 Klafter von Holz hergestellt wurden. Die bemerkenswerthesten dieser Bauwerke sind die Brücken über die March, über die Sazawa, über die Trebowka, über den Adlerfluß, über die Lauczna und über die Chrudinka bei Pardubitz.

Die in dieser Bahnstrecke vorkommenden wichtigen Bauobjekte des Unterbaues sind folgende: Die 55 Klafter lange Brücke über die March bei Morawiczan besteht aus 2 massiven Stirn- und 4 massiven Mittelpfeilern, über welche eine Fahrbahn gelegt ist. Drei dieser Mittelpfeiler konnten auf dem trockenen Lande, der vierte aber mußte im Flusse selbst erbaut werden; ungeachtet man für die Dauer des Baues die March abgeleitet hatte, war die Gründung desselben bei dem häufigen Anschwellen dieses Flusses sehr schwierig. Der Bau begann am 20. September 1842 und war im November desselben Jahres so weit vorgeschritten, daß sich sämmtliche

Pfeiler über den höchsten Wasserstand erhoben. Gänzlich beendet wurde die Brücke im Mai 1843.

Ueber die Sazawa führen auf der 3 Meilen langen Strecke von Hohenstadt bis Budigsdorf 15 schiefe und 2 gerade Brücken mit einer Gesammtlänge von 396 Klafter; drei derselben sind gewölbt und haben in 3 Bogen lichte Weiten von 15 und 16 Klafter, vierzehn aber sind von Holz erbaut. Bei Tattenitz kommt ein 150 Klafter langer und 11 Klafter tiefer Einschnitt vor.

Der zur Verhinderung des Ablösens der Felsen- und Erdmassen bei Budigsdorf überwölbte Einschnitt ist 77 Klafter lang.

Auf der Wasserscheide zwischen dem Elb- und Donaugebiet bei Triebitz wurde da, wo sich in der westlichen Sudetenkette bei dem Böhmisch-Trübauer Berge oder dem „Gabler" die tiefste Einsattelung befindet, ein 268 Klafter langer Tunnel angelegt, dessen Bau bei der ungünstigen Beschaffenheit des Gebirges bedeutenden Schwierigkeiten unterlag, die aber in dem Zeitraume vom 2. November 1842 bis zum 2. Juni 1845 glücklich beseitigt wurden. Die mühevoll gewonnene Oeffnung mußte in den Widerlagen ganz ausgemauert und dann mit Quadern an der ganzen innern Fläche, wie oben so auch unten gewölbt werden, so daß der Tunnel ein durch die Berghöhlung gearbeitetes, aus Mauerwerk bestehendes und innen mit Quadern bekleidetes Riesenfaß von 280 Klafter Länge und 4 Klafter Lichthöhe bildet, und einen Kostenaufwand von etwa 600000 fl. K. M. (420000 Thlr. prß. Kour.) und blos an Quadersteinen über 1,200000 Kubikfuß erforderte.

Die Arbeit begann mit dem Abteufen von 5 Förder- und 2 Mundschachten, die von 40 zu 40 Klafter in der Linie des rechtseitigen Widerlagers angelegt wurden. Die schwierigsten Seiten des Baues waren: die Versicherung der in einem größern Querschnitt ausgeführten Schachte gegen Senkung und Verdrehungen, die Erhaltung der beiderseitigen Stollen der ersten Etage — die bei der Beweglichkeit des Gebirges in Bezug auf Weite, Niveau und Richtung vielseitigen Verschiebungen ausgesetzt wären — endlich die häufigen Hülfsbauten bei Firstendurchbrüchen bei dem Abbau im Gewölberaum.

Da der Verkehr beim Baue, d. i. die Ausförderung des Gebirges und Beistellung der Materialien, größtentheils nur durch die Schachte Statt hatte (die 2 Mundlöcher bildeten nur zwei von den zwölf Angriffpunkten), so mußten in denselben die Räume für das Ein- und Ausfördern getrennt und im Ganzen größer (die Förderschachte 5 Klafter lang, 1 Klafter 3 Schuh breit, der Hauptschacht 5 Klafter 3 Schuh 3 Zoll lang, 2 Klafter breit, im Lichten gemessen) gehalten werden, um in der gegebenen Zeit den Bau vollenden zu können.

Nicht weniger schwierig in der Ausführung gestaltete sich, der Größe des frei zu machenden Raumes wegen, die Aushebung und Abbolzung des Gewölberaumes. Außer der Setzung der Decke ergaben sich im Verlaufe des Baues mehrere partielle Durchbrüche der Firste, trotz der vorsichtigsten

und mühevollsten Absteifung der letztern. Die Ursache dieser Firstdurchbrüche ist in den Sandschichten zu suchen, die in allen Höhen, von der zweiten Tiefenklafter bis unter die Schienenhöhe der Bahn hinab, in einzelnen Lagern und mehr oder weniger mächtig sich hinziehen, mit dem nahen Sandsteingebirge kommunizİren und daher häufig ganz mit Wasser geschwängert sind. Dieselben verflachen sich größtentheils gegen den östlichen Abhang der Wasserscheide und mit einem rascheren Gefälle als jenes der Bahn ist. So wie sie nur durch den Firstentrieb durchschnitten wurden, ergoß sich das Wasser in 2—3—4 Zoll starkem Strahle und brachte bald Sand, Schlamm und Gerölle mit hereingeschwemmt, wodurch im Gebirge sich hohle Räume bildeten, die wieder durch die nachstürzenden höhern Schichten eingenommen wurden, bis sich endlich die Wirkungen dieser Entleerung selbst an der Erdoberfläche durch trichterförmige Einstürze von 4 bis 5 Klafter obern Durchmesser und 8 bis 10 Fuß Tiefe äußerten. Die Gewältigung eines solchen Bruches und die Versicherung der eingegangenen Firste und Brust erforderte häufig 2 bis 3 Wochen lang die unablässigste Anstrengung. In einzelnen Fällen mußten z. B. mitten im Betriebe der westlichen Strecken vom Hauptschacht und Förderschacht der Weiterbetrieb ganz eingestellt und die Arbeitskraft jener des entgegenstehenden Ortes zugewendet werden, da man die gegen den Ort zu fallenden Sandlager vor sich hatte, die ohne Gefahr nicht mehr angegriffen werden durften. Die gewöhnlichen Folgen eines solchen Bruches waren, daß die letztern Sparrenwerke — oft 3, 4, 5 — sämmtlich aus ihrer Lage gebracht und sammt der Sparrenbockzimmerung gebrochen wurden, was natürlich ein Eingehen der Brust, Firste und Ulmen nach sich zog, wobei die Hölzer so in einander verschoben wurden, daß man beim Weiterbetrieb solcher Strecken oft nur mit Mühe den ursprünglichen Zweck und die Bestimmung der einzelnen Theile zu erkennen vermochte.

Die gewölbte Brücke über die Trebowka bei Hüllbetten hat eine lichte Weite von 19 Klaftern; ihr Bau war mit mancherlei Schwierigkeiten verbunden und es mußte der Bach abgeleitet werden, um die Brückenpfeiler gründen zu können. Bei Wildenschwert mußten auf einer Strecke von 400 Klafter mehrere bedeutende Objekte ausgeführt werden, welche durch den Einfluß der Trebowka in den stillen Adlerfluß und durch die Offenhaltung des Verkehrs bedingt wurden. Ein über die Trebowka führender Viadukt steht einerseits mit einer 28 Klafter langen Wandmauer und der Ueberfahrt der Straße nach Landskron, andererseits mit einer zweiten, 32 Klafter langen Wandmauer und einer Brücke über den Mühlbach in ununterbrochener Verbindung. Dieses Bauwerk hat eine Länge von 107 Klaftern.

Ueber den stillen Adlerfluß führen von Wildenschwert bis Chotzen mit einer Gesammtlänge von 141 Klaftern sechs Brücken, von welchen fünf von Holz erbaut sind. Die sehr bemerkenswerthe erste Brücke mit 23 Klaftern Länge ist gewölbt; ihr Bau veranlaßte die Regulirung des Adlerflusses bei und unterhalb Wildenschwert, wie überhaupt dieser Fluß auf sechs Strecken bedeutenden Korrektionen unterzogen werden mußte.

In dem weitern Lauf der Bahn erreicht man den Felsentunnel bei Chotzen, der 131 Klafter lang ist, hinsichtlich seiner Ausführung aber nicht so viele Schwierigkeiten bot als jener bei Triebitz, jedoch wegen der lockern Beschaffenheit des Gesteins mit Mauern ausgefüttert und überwölbt werden mußte.

Zwei gewölbte Brücken mit 12 Klaftern, eine gewölbte mit 16 Klaftern, so wie eine hölzerne Brücke mit 16 Klaftern Länge führen über die Lauczna.

Von den bis Pardubitz errichteten zahlreichen Bauobjekten verdient nur besondere Erwähnung die unweit Pardubitz über die Chrudinka führende Brücke von drei Oeffnungen von je 8 Klafter lichter Weite, mit deren Bau die Regulirung dieses Flusses verbunden war.

Auf der Bahnstrecke von Pardubitz bis Prag sind 134 Wegeübergänge und Durchläße, darunter 19 in Verbindung mit Durchfahrten und 16 Brücken erbaut worden, von welchen letztern die Brücken über den Daubrawafluß mit 12 Klaftern und die über den Kleinarkabach mit 24 Klaftern Länge, ferner die Brücken über den Poklabach und die 15 Klafter lange über den Wegowkabach als die bedeutendsten hervorzuheben sind. Von den sieben erbauten Viadukten sind die bemerkenswerthesten bei Wale, bei Elbe-Teinitz und bei Auwal, welcher letztere das wichtigste Bauwerk dieser Art auf der in Rede stehenden Bahnstrecke ist.

Der auf einem Pfahlrost gegründete und mit mancherlei Schwierigkeiten zu erbauen gewesene Viadukt bei Wale besteht aus fünf Bogen, von denen zwei als Durchfahrten dienen. Der auf einem liegenden Rost gegründete Viadukt bei Elbe-Teinitz besitzt 3 Bogen.

Am 15. April 1844 begann der Bau des Viadukts bei Auwal und schon am 30. November 1844 setzte der Erzherzog Stephan den Schlußstein der Gewölbe. Auch dieses Bauwerk mußte bei der schlechten Beschaffenheit des Baugrundes theils auf Pfahlrost, theils auf liegendem Rost gegründet werden.

Die meisten auf der Bahnstrecke von Olmütz bis Prag bestehenden Bauobjekte des Unterbaues wurden aus Sandsteinquadern ausgeführt und machen sämmtlich durch richtige Anordnung der Verhältnisse und solide, dabei mit einer gewissen Nettigkeit verbundene Ausführung einen angenehmen Eindruck.

Die bedeutendsten Fels-Absprengungen waren außer dem bereits erwähnten Chotzener Tunnel, am linken Elbufer bei Teinitz und Kollin, in der Höhe von 17 Klaftern nothwendig und eben so in der Nähe Prags am Ziskaberge, auf dessen so steil abfallendem nördlichen Rücken nicht nur die Basis des Bahnkörpers, sondern auch die denselben stützende Anschüttung dem Felsen abgerungen und das Nachrutschen des zerklüfteten Gesteins sowohl oberhalb als auch unter der Bahn durch bedeutende Mauerwände verhindert werden mußte.

Im Ganzen umfaßt der Unterbau in runder Zahl an Erdbewegungen 1,385000, Felsensprengungen 165000, Mauerwerk mit Mörtel von Ziegeln und Steinen 35000, trockenes Mauerwerk und Ufer-Terrassirungen 13000,

Faschinenbau bei Flußregulirungen 7200 Kubikklafter und 1,680000 Kubikfuß Quadersteine.

Hinsichtlich des Oberbaues der Bahn führen wir Nachstehendes an: Vorläufig ist die Eisenbahn nur mit einem Geleise belegt, jedoch ist für die Strecke von Prag bis Biechowitz die Legung des zweiten Geleises angeordnet, und es liegt in der Absicht, dieses zweite Geleis nach Maaßgabe des eintretenden Bedarfs für die ganze Bahnstrecke herzustellen. Die Spurweite eines Geleises ist gleich mit der der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, 4 Fuß 8½ Zoll engl. (4 Fuß 6½ Zoll Wiener Maaß). Die Zahl der Geleise auf den Stationsplätzen und Bahnhöfen richtet sich nach dem bestehenden und noch zu erwartenden größern oder mindern Verkehr. In den Stationsplätzen fünfter Klasse ist nur ein Geleise vorhanden, in denen vierter Klasse sind drei Geleise; die Stationen dritter, zweiter und erster Klasse haben vier, fünf und noch mehr Geleise.

Für den Oberbau wurden aus Schmiedeeisen gewalzte, hochkantige, auf gußeiserne Stühle gelegte und mit eisernen Keilen verkeilte Schienen angewendet, die mit ihren Stühlen auf eichenen Querschwellen ruhen. Ueber die hölzernen Brücken und an den Ausweichen in den Stationen sind breitfüßige Schienen gelegt, welche auf den Querschwellen ganz einfach mit Hakennägeln befestigt sind und an deren Stoßfugen schmiedeeiserne Schemel angebracht wurden. Die Schienen sind größtentheils 17½, jedoch auch 15 Schuh lang; das Gewicht derselben beträgt 11½ bis 12 Wiener Pfund für den Current-Schuh Wiener Maaßes; der Preis pro Zentner auf dem Eisenwerke 9 Fl. 30 Kr. oder 6 Thlr. 19 Sgr. 6 Pf. Die Neigung der Schienenoberfläche gegen die Mitte der Bahn ist 1 : 16. Die einfachen Stühle haben ein Gewicht von 11 bis 12 Pfund, die doppelten von 16 bis 17 Pfund im Wiener Gewicht. Der Preis derselben pro Zentner beträgt 6 fl. 54 kr. oder 4 Thlr. 24 Sgr. Die Querschwellen sind 7 Fuß 6 Zoll lang und von der Mitte zu 2 Fuß 6 Zoll von einander entfernt. Um aus dünneren Stämmen möglichst kantige, vom Splint befreite Schwellen gewinnen zu können, erhielten dieselben auf ihrer oberen Fläche eine geringere Breite als auf der unteren, nämlich bei 6 Zoll Dicke oben 6 Zoll und unten 1 Fuß Breite. Auf den Strecken, welche zuerst in Angriff genommen wurden, kamen außerdem unter jede Stoßschwelle, der Richtung der Schienen entsprechend, zwei Unterlagshölzer von 3 Fuß Länge, 6 Zoll Dicke und 1 Fuß Breite zu liegen. Späterhin wurden jedoch dieselben fortgelassen.

Der ganze Oberbau ist in ein Schotterlager gebettet, dessen Höhe in den Einschnitten 2 Fuß 3 Zoll, in den Aufdämmungen aber 1 Fuß 9 Zoll beträgt. Der untere Theil der Bettung, auf welche nämlich die Schwellen zu liegen kommen, besteht aus gröberen, der obere Theil, welcher die Schwellen bedeckt, aus kleineren Geschieben oder geschlagenen Steinen. Die ganze Schottermasse ist zu beiden Seiten mit 2 Fuß breiten Banketten von Erde gefaßt, und kleine Abzugsgräben, in Entfernungen von 3 bis 4 Klaftern, führen das in der Schottermasse sich sammelnde Tagwasser nach beiden Seiten durch die Bankette ab.

Die Entfernung eines Geleises vom andern beträgt zwischen den äußern Schienenrändern $7\frac{1}{2}$ Fuß. Beim Legen der Schienen in Krümmungen wird, mit Berücksichtigung der Zentrifugalkraft der Züge, die äußere immer etwas höher gehalten als die innere, und zwar beträgt diese Erhöhung bei einem Krümmungshalbmesser von

500 Fuß	2 Zoll	7 Linien,	
900 "	1 "	6 "	
1200 "	1 "	$2\frac{1}{2}$ "	
2000 "	0 "	$8\frac{1}{2}$ "	
3000 "	0 "	$6\frac{1}{2}$ "	
4000 "	0 "	$4\frac{1}{3}$ "	
5000 "	0 "	$3\frac{1}{3}$ "	

wobei eine Geschwindigkeit von 4 bis 5 Meilen in der Stunde vorausgesetzt ist. Ebenso wird in Krümmungen von weniger als 2000 Fuß Halbmesser die Spurweite um 2 bis 4 Linien vergrößert, um die Reibung der Spurkränze an den Schienen zu vermindern.

Ausweichbahnen wurden, je nach Umständen, mit 60 bis 1000 Klafter Halbmesser angelegt. Im ersten Falle beträgt deren Länge in gerader Linie 23,5, im zweiten 30,5 Klafter. Der bewegliche Theil der Ausweichung besteht in einer einfachen beweglichen Schiene von der Form ⊥. Dieselbe ist, anstatt eines Charniers, an ihrem einen Ende mit je 4 Hakennägeln in zwei Unterlagsplatten festgehalten und nur vermöge ihrer Biegsamkeit verrückbar. Die Ausweichschienen gleiten auf schmalen eisernen Unterlagsplatten, welche auf einer breiten Längenschwelle befestigt sind, während diese ihrerseits mit den unterliegenden Querschwellen zu einem Rost verbunden ist. Die Kreuzungsstücke werden durch gebogene Schienen und Gegenschienen in Stühlen gebildet und ruhen wie der übrige Oberbau auf Querschwellen. Die Ausrückständer sind von der einfachsten Art und bestehen in einem vertikalen, senkrecht auf die Bahnachse zu bewegenden Hebelarme, an dessen oberem Ende eine runde Signalscheibe befestigt ist, aus deren Neigung von oder zu der Mitte der Bahn der Maschinenführer die Stellung der Ausweichung entnehmen kann. An anderen Orten finden sich Ausrückständer mit horizontaler Bewegung, bei denen über der Signalscheibe für den Nachtdienst eine Laterne angebracht ist.

Von den Bahnhöfen ist der zu Prag von sehr bedeutender Ausdehnung, welche durch die Bedeutung des Verkehrs, der einst daselbst Statt finden dürfte, wenn die Entwickelung nicht allein des österreichischen, sondern auch des ganzen deutschen Eisenbahnnetzes seine Vollendung erreicht haben wird, vorgeschrieben wurde. Der für den Bahnhof erwählte Platz befindet sich zum Theil zwischen der Florenz-, der Reiter- und der Pflastergasse im innern Stadtraume und zum Theil außerhalb der Wallmauer der Stadt, jedenfalls aber an einem sehr günstigen Platze, denn er ist der geeignetste zur Verbindung mit der nach Dresden zu führenden Bahn; er liegt ferner in der Nähe der Mauth- und Postgebäude, der Tabakmagazine und vieler anderer öffentlicher Gebäude, und ist endlich nicht den verheerenden und oft wiederkehrenden Ueberschwemmungen der Moldau ausgesetzt. Durch die Festungsmauer der

Stadt, welche an dem betreffenden Theile ganz niedergerissen und mit sechs großen Thoren — von denen die drei südlichen für den Personen-, die drei nördlichen aber für den Waarenverkehr bestimmt sind — wieder neu aufgeführt wurde, ist der Bahnhof in zwei Theile getheilt, welche mit dem Hauptzollamt sehr zweckmäßig in unmittelbare Verbindung gebracht sind, indem man zwei Bahngeleise, welche in dem großen Hof des Hauptzollamts und der Postverwaltung auslaufen, im Niveau des Straßenpflasters von der Ankunftshalle aus quer durch die Reitergasse und mitten durch die Hausgärten gelegt hat. Die ganze Länge beider Bahnhöfe zusammen beträgt an 350 Klafter, die Breite 80 bis 100 Klafter.

Der innere Bahnhof, zu welchem der Grund ungefähr ½ Million Fl. K.-M. kosten wird und wozu die Stadt 100000 Fl. beisteuert, enthält das Aufnahmsgebäude mit der Abfahrtshalle und das Ausgangsgebäude mit der Ankunftshalle, welche beide durch eine Gallerie mit einander verbunden sind; ferner zwei Waarenmagazine, von denen eins für die abgehenden, das andere aber für die ankommenden Frachten bestimmt ist. Zwischen den genannten Thoren an der neuen Festungsmauer sind geräumige Wagenremisen angebracht. Im äußern Bahnhofe befinden sich: die Wasserstation oder das Heizhaus, drei Remisen für Personenwagen, eine Remise für Lokomotive, ein Brennmaterial-Depot und endlich die große Maschinen- und Reparaturenwerkstätte. Den Platz zu dem letzteren Bahnhofe außerhalb der Stadtmauer schenkte die Stadt, mit Ausnahme eines kleinen Theils, der mit den darauf stehenden Privatgebäuden eingelöst werden mußte. Die nöthige Fläche mußte zum Theil durch eine sehr starke Ausgrabung, zum Theil durch eine nicht minder bedeutende Auffüllung gewonnen werden. Schon beim Anblick dieser Planirungsarbeiten erhält man eine Idee von der Großartigkeit der Anlage, und in der That dürfte nicht so leicht ein Bahnhof zu finden sein, dessen Herstellung mit einem größeren Aufwande von Arbeitskraft und Geld verbunden war, als der Prager in Anspruch nahm.

Durch die Anordnung, daß die Räume, welche für die Aufnahme, so wie für den Abgang der Güter, und die, welche für die Reisenden bestimmt sind, getrennt angebracht wurden, entsteht der Vortheil, daß in dem Bahnhofe zu gleicher Zeit mehrere Trains ankommen und von demselben abgehen können, ohne daß dadurch die Ordnung im geringsten gestört würde.

Das A u f n a h m s g e b ä u d e besteht aus einem zwei Stock hohen Mittelgebäude mit zwei ebenerdigen Flügeln. Der Eingang ist von der Pflastergasse durch ein großartig angelegtes Vestibule, an dem links die Kassen und die Lokale für die Billetabnahme, rechts aber die Portierswohnung und die nach den oberen Etagen führenden Haupttreppen liegen. Vom Vestibule aus gelangt man in einen 26 Klafter langen und 14 Fuß breiten Verbindungsgang, welcher der Länge nach an die für die Aufgabe des Gepäcks bestimmten Räume stößt, an welche sich links die Gepäckkasse und rechts ein Geschäfts-Depot anschließt, von dem aus man unmittelbar in die Abgangshalle eintreten kann. An diesen Verbindungsgang stößt auch noch links ein Boudoir für Damen und rechts ein geräumiges Packzimmer. Die Wartsäle erster und zweiter Klasse der Reisenden befinden sich im ebenerdigen linken Flügel, wäh-

rend sich die für die dritte Klasse in dem rechten Flügel befinden, zu welchen Räumen man mittelst zweier 18 Klafter langen Gänge, welche links und rechts eine Verlängerung des Mittelganges bilden, gelangen kann. Die Aborte für Männer und Frauen liegen am äußersten Ende dieser Gänge. Das Zimmer für die Kondukteure stößt im rechten Flügel an den Wartsaal der dritten Klasse. An die Wartsäle legt sich die 64 Klafter lange und 6 Klafter breite Abfahrtshalle an. Der gesammte Flächenraum für die Abfahrtslokalitäten beträgt nahe an 1000 Quadratklafter. Im ersten Stocke des Mittelgebäudes befinden sich Reservelokale für größere Funktionen und 8 Räume für Kanzleien. Das zweite Stockwerk enthält Kanzleien und Wohnungen für den Hauptexpeditor und für den Kanzleidiener.

Das Ankunftsgebäude ist ein zwei Stock hoher Bau mit einem Erd- und einem Halbgeschoß.

Die Ankunftshalle, welche, wie die Abfahrtshalle, 64½ Klafter lang und 6 Klafter breit ist, steht durch eine Gallerie mit der Untersuchungshalle in Verbindung. Aborte für die Reisenden liegen am äußersten Ende derselben. Von der Untersuchungshalle kommt man in das erste Vestibule und von da in einen mit Glas überdeckten Hof, von wo man in ein zweites Vestibule tritt, welches in die Reitergasse führt. Der mit Glas überdeckte Hof hat für die Reisenden die Bequemlichkeit, daß sie trockenen Fußes bis zu den vor dem Ankunftsgebäude in der Reitergasse stationirten Wagen gelangen können. Beim Ausgange aus dem Vestibule ist rechts das Paßbureau und die Wachtstube für die Polizeimannschaft; links die Linienamtskasse mit Bureau und beim Ausgange die Wachtstube für die Finanzwache u. s. w. Die Anordnung des Halbgeschosses geschah, um dem Vestibule ein richtiges Verhältniß zu geben und die für die architektonischen Dekorationen passende Höhe zu erhalten. Es enthält die Wohnungen für die Amtsdiener. Die erste Etage enthält die K. K. Betriebs-Inspektions-Kanzleien, die Wohnung des in Prag stationirten K. K. Staatseisenbahn-Oberingenieurs, des Ingenieur-Assistenten u. s. w.

Die übrigen Bahnhöfe auf der Bahnstrecke von Olmütz bis Prag haben im Allgemeinen folgende Anordnung. In denen zweiter und dritter Klasse befinden sich zwei Wartsäle für die Reisenden und die Wohnungen für Maschinenführer und Oberwerkmeister, so wie mechanische Werkstätten; außerdem sind in den Stationen zu Hohenstadt, Landskron, Sichelsdorf, Böhmisch-Trübau, Pardubitz, Neu-Kollin und Böhmisch-Brod Remisen zur Unterbringung der nöthigen Hülfs- und Reservemaschinen. In den Bahnhöfen vierter Klasse bestehen, außer einem Wartzimmer für Reisende, ein Kassenlokal und zwei Wohnungen für die Expeditions- und für die technischen Beamten.

Für das Betriebspersonal der K. K. Postverwaltung sind in den Stationen Hohenstadt, Triebitz, Pardubitz und Kollin die nöthigen Lokale zu den Bureaux und den Wohnungen vorhanden.

Für die mit der unmittelbaren Aufsicht über die Bahn beauftragten Bahnwächter sind auf der ganzen Strecke von Olmütz bis Prag 213 Wächterhäuser erbaut; außerdem aber befinden sich auf jedem Stationsplatze zwei Wohnungen für Bahnhofswächter.

Ueber die bemerkenswerthesten Bauwerke auf der Zweigbahn von Brünn nach Böhmisch-Trübau führen wir Nachstehendes an: Die schwierigste Bahnstrecke ist die zwischen Brünn und Blansko, indem auf einer Strecke von drei Meilen außer bedeutenden Felseneinschnitten 10 Tunnel im Urgebirge, welche in einer Gesammtlänge von 1140 Klafter projektirt waren, jedoch auf eine Länge von 902 Klafter reduzirt werden sollen, ausgeführt werden müssen, nämlich:

1ster bei Obrzan, 180 Klafter lang, liegt in einer Kurve von 150 Klafter Radius und in einer Steigung von 1 : 500.

2ter etwas weit hinter nach Billowitz zu, 110 Klafter lang; liegt ebenfalls in einer Kurve von 150 Klafter Radius und in derselben Steigung.

3ter unterhalb Hradeck, 100 Klafter lang; ist geradlinig und liegt in einer Steigung von 1 : 250.

4ter ebendaselbst, 100 Klafter lang; ist geradlinig in einer Steigung von 1:250.

5ter bei Hradeck, 60 Klafter lang, liegt in einer Kurve von 200 Klafter Radius und in einer Steigung von 1 : 200.

6ter durch den Uskokuberg, 60 Klafter lang, liegt in einer Kurve von 200 Klafter Radius.

7ter bei Kolonade, 80 Klafter lang, ist geradlinig und liegt in einer Steigung von 1 : 200.

8ter bei Nowy-Hrad, 220 Klafter lang, ist geradlinig und liegt in einer Steigung von 1 : 200.

9ter bei Raspoliskach, 160 Klafter lang, ist geradlinig in einer Steigung von 1 : 250.

10ter ebendaselbst, 70 Klafter lang, liegt in einer Kurve von 200 Klafter Radius und einer Steigung von 1 : 250.

Die andere Bahnstrecke von Blansko bis Schirmdorf zerfällt in zwei Abtheilungen, und zwar in die **I.** von Blansko bis Brüsau, 4 Meilen 1832 Klafter lang, und in die **II.** von Brüsau bis Schirmdorf, 3 Meilen 3016 Klafter lang. Die einzelnen Arbeitsgattungen und die dafür berechneten Kosten bestehen summarisch in Folgendem:

	I. Abtheilung.		II. Abtheilung.	
	fl.	kr.	fl.	kr.
Erdaushebung, Felsensprengung und Erdanschüttung im Betrage von	252760	53	712017	27
Stützmauern	153497	50½	158836	20
Brückenbau	253017	21	256132	—
Tunnelbau	—	—	116415	52
Flußregulirung	134123	20	2351	44
Zusammen in K.-M.	693399	24½	1,245753	23

g. Betriebsmaschinen und Einrichtungen.

Zum Betriebe der Staatseisenbahn von Olmütz bis Prag sind vorläufig 48 Lokomotive von 60 bis 40 Pferdekraft bestimmt, unter denen sich 24 aus der rühmlichst bekannten Maschinenfabrik von John Cockerill zu Seraing

durch besonders gute Konstruktion in allen Verhältnissen und solide Ausarbeitung auszeichnen. Lobenswerth ist das Streben des Maschinenfabrikanten Herrn Prevenhuber zu Wiener Neustadt, durch die Güte seiner Produkte zu beweisen, wie nahe er bereits den auf einer höhern Stufe der Ausbildung stehenden gleichartigen Etablissements Englands und Belgiens gekommen ist, und die von ihm gelieferten 16 Lokomotive geben befriedigende Resultate; noch lieferten Norris und Mayer 22 Lokomotive von bekannt guter Konstruktion. Die Cockerillschen Lokomotive sind von schwerer Bauart, haben Räder mit einem Durchmesser von 4 Schuh, Zylinder mit 15 Zoll und einen Kolbenhub von 22″; ihre bemessene Last auf der horizontalen Bahn beträgt 6000 Zentner, mit einer Geschwindigkeit von 3 Meilen per Stunde; bei den Probefahrten leisteten sie aber bedeutend mehr. Prevenhubers Maschinen sind leichter konstruirt, haben Triebräder von 5 Schuh und Zylinder von 13 Zoll Durchmesser, dann einen Kolbenhub von 22″, legen in einer Stunde auf horizontaler Bahn mit 4000 Zentner 4 bis 5 Meilen zurück; erstere werden daher zu Lastentransporten, letztere zu Personenzügen verwendet. Sämmtliche Maschinen sind nach dem amerikanischen Systeme mit veränderlichem Dampfdrucke (Expansion variable) erbaut und mit dem Klein'schen Funkenapparat versehen. Sie sind zur Heizung mit Holz und mit Kohlen eingerichtet, doch wird vorläufig nur die Heizung mit Holz in Anwendung gebracht. Unter den im Gebrauch stehenden Tendern verdienen die aus der Fabrik des Herrn Speiker, Wien am Tabor, durch ihre feste Bauart und reine Arbeit, besonders durch kaum bemerkbare Vernietung der Bleche, volle Anerkennung.

Die Wagen sind achträdrig und in drei Klassen getheilt, von denen die der ersten und zweiten Klasse für 48, die der dritten Klasse aber für 64 Personen eingerichtet sind. Sie gingen aus den Wiener Werkstätten des Herrn Daniel Haindorfer, des Herrn Johann Spiering, des Herrn William Norris und der Herren Kraft, Moser und Angeli hervor. Sie bieten den Reisenden jede mögliche Bequemlichkeit und die Wagen erster Klasse entsprechen durch ihre Eleganz und zweckmäßige Einrichtung vollkommen allen Anforderungen; der aus den Fabriken von Spiering Moser u. Kraft hervorgehenden Klassenwagen erwähnen wir besonders wegen ihrer vorzüglich soliden Arbeit. In den Stationen erster, zweiter, dritter und vierter Klasse und in der Station Hochstein, der fünften Klasse, sind Wasserstationen angelegt. In den Stationen erster und zweiter Klasse wird das Wasser mit Pumpwerken, die durch Dampf in Bewegung gesetzt werden, in den kleinern Stationen aber durch Handpumpen in die Wasserbehälter geleitet. An allen diesen Wasserstationen werden die Tender mittelst gußeiserner Krahne gespeis't.

Für die vorkommenden nöthigen Reparaturen an den Maschinen und Wagen sind Werkstätten in den Stationen Hohenstadt, Landskron, Böhmisch-Trübau, Pardubitz, Kollin und Böhmisch-Brod eingerichtet. Die Haupt-Werkstätte befindet sich in dem Bahnhofe zu Prag, welcher mit allen, dem gegenwärtigen Standpunkte der Mechanik entsprechenden Hülfsmaschinen gehörig ausgestattet ist.

Die Betriebsübernahme von Seiten der Gesellschaft der Kaiser-Ferdinands-

Nordbahn ist durch den Vertrag auf fünf Jahre, vom Tage der Eröffnung der Bahn an, sicher gestellt. Die wesentlichsten Bedingungen desselben sind folgende:

Die Bahn sowohl als der sämmtliche **Fundus instructus**, die Reserve-Bestandtheile für den Fahrbetrieb, als auch die Materialien für Auswechselung des Oberbaues, die Einrichtung der Werkstätte, der Stations- und Wächterhäuser, werden von der Staatsverwaltung der obigen Gesellschaft im vollkommenen Zustande übergeben, und liegt Letzterer ob, alles dieses in gutem Zustande zu erhalten.

Für die Besorgung der Administration der Betriebs-, Magazins- und Speditionsgeschäfte, Ersatz des Unter- und Oberbaues für die ganze Kontraktsdauer, erhält die Gesellschaft nachstehende Preise:

		fl.	kr.
a.	Für die Besorgung der technischen und Expedits-Regie per Jahr und Bahnmeile	5500 fl.	— kr.
b.	Für die Erhaltung des Unter- und Oberbaues der Stationsgebäude und Wächterhäuser per Jahr und Bahnmeile	2850 =	— =
c.	Für jede zurückgelegte Meile Fahrt bei Personenzügen	5 =	36 =
	Bei Lastzügen mit Lokomotiven II. Kategorie . . .	7 =	10 =
	= = = = III. = . . .	7 =	30 =
d.	Bei gemischten Zügen, nach Maaßgabe der Geschwindigkeit und Kategorie der Lokomotive	6 =	23 =
		7 =	10 =
		7 =	30 =
e.	Für jede Hülfsfahrt bei örtlichen Steigungen an Zugbeförderungskosten per Hülfslokomotive durchschnittlich	4 =	48 =
f.	Für die Erhaltung eines zweiten Geleises per Jahr und Meile	500 =	— =
g.	Für die Vorbereitung des Dienstpersonals und für die erste Uniformirung, für jede in Betrieb zu nehmende Bahnmeile von Olmütz bis Prag	1000 =	— =
h.	Für die weitere Strecke per Meile	600 =	— =
i.	Für die Auslagen während der Zeit von der Aufstellung des Personals auf den betreffenden Posten bis zur Eröffnung des Betriebs, nämlich für die Konservation der Bahn und Gebäude, für die Erhaltung des Personals, für die Beischaffung der kleinen Betriebskosten per Tag und Meile	29 =	— =
k.	Nebstdem für jede Meile Fahrt, welche zur Erprobung der Bahn oder Betriebsmittel zurückgelegt wird	5 =	50 =
l.	Für jede weniger gemachte Fahrtmeile als die festgesetzte Fahrordnung vorschreibt, wird extra bezahlt . .	2 =	21 =
m.	Sollte auf einige Zeit der Verkehr ganz eingestellt werden, so werden nicht nur die Erhaltungs- und Regiekosten geleistet, sondern für jede weniger gefahrene Meile als die Fahrordnung vorschreibt, noch vergütet	2 =	21 =

n. Bei Nachtfahrten, außer den gewöhnlichen Zugbeförderungskosten, für jede in der Nacht gemachte Meile noch 1 fl. 6 kr.
o. Für jede Meile Fahrt mit dem Schneepfluge . . . 5 „ 44 „
p. Und wenn der Schneepflug mehr als eine Maschine erfordern sollte, für jede Maschine . . . . . . 4 „ 48 „
q. Für eine Meile Hülfsfahrt bei außerordentlichen Fällen 5 „ 44 „
r. Für die Mühewaltung bei der Besorgung des gesammten Betriebs-Geschäftes 3 Prozent von der für Rechnung der Staatsverwaltung einzuhebenden Brutto-Einnahme von den gepachteten Strecken; endlich
s. Einen unverzinslichen Vorschuß von 10000 fl. K.-M. für jede Bahnmeile als Betriebskapital. Für diesen Vorschuß hat der Freiherr von Rothschild, auf das Ansuchen der Direktion der Gesellschaft, mittelst eines Reverses die Garantie zu leisten sich bereit erklärt.

i. Fahrordnung, Tarif.

Die regelmäßige Personenfahrt auf der nördlichen Staats-Eisenbahn von Olmütz bis Prag begann im Zusammenhange mit den Fahrten auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn am 1. September 1845. In der ersten Zeit gingen von den Endpunkten Wien und Prag täglich zwei Fahrten, Morgens und Abends, ab, man stellte jedoch vom 11. September an die Morgenfahrt ein und begnügte sich mit der Abendfahrt. Außer diesem Personenzuge geht zwischen Prag und Pardubitz an Sonn- und Festtagen, so wie an Donnerstagen Morgens, ein Separatzug nach beiden Richtungen ab. Es war projektirt und wurde versucht, die ganze Strecke von Prag bis Wien in 16 Stunden 15 Minuten, den Aufenthalt auf den Zwischenstationen mit eingerechnet, zurückzulegen. Nach den ersten sechs Tagen zeigte es sich jedoch, daß wohl die Fahrzeit zugehalten werden konnte, der auf den Zwischenstationen bewilligte Aufenthalt von 4 Minuten aber, zur Aufnahme von Reisenden, Abfassen von Holz und Wasser, Auf- und Abpacken des Gepäcks ꝛc. zu kurz war, und die Züge mußten sich um so mehr verspäten, da der früher auf die Station, auf welcher die von Prag und von Wien abgehenden Trains sich begegnen sollten, gelangende Zug den in entgegengesetzter Richtung kommenden erst erwarten mußte; eine Verspätung, die einem wie dem andern gleich fühlbar war. Durch Zugabe einer Stunde Fahrzeit und Veränderung der Fahrordnung für die Staatsbahn wird die bestimmte Zeit genau eingehalten und können solche Uebelstände nicht mehr eintreten. Die Fahrordnung der Nordbahn bleibt unverändert und so eingeleitet, daß am Verbindungspunkte der Staats- mit der Nordbahn durchaus kein Zeitverlust entsteht.

Von Wien bis Prag und umgekehrt wird in I. Klasse 21 fl. 6 kr., in der II. 13 fl. 3 kr. und in der III. 9 fl. 4 kr. bezahlt.

2. Prag-Dresdener Eisenbahn.

(Seite 40.)

Der Bau der Bahn ist im Laufe des Jahres 1845 auf der Bahnstrecke von Prag bis Kralup in Böhmen, in einer Länge von 3¼ Meilen oder

13518,5 Wiener Klafter, in Angriff genommen worden, und somit der Anfang zum Beginn des Baues der Bahn gemacht. Da von Sachsen bis zur böhmischen Grenze jetzt ebenfalls ernstliche Anstalten zum Angriff des Baues gemacht werden, so hofft man, denselben plangemäß im Jahre 1847 zu vollenden.

Die genannte Bahnstrecke beginnt in dem Bahnhofe zu Prag, indem sie zunächst der Courtinenmauer zwischen dem Spittel- und Neuthore, mittelst einer Krümmung von der an die Krenischen Anlagen und den Ziskaberg angelegten Wiener Bahn sich trennt, und dann in gerader Linie die Vorstadt Karolinenthal, die Hetzinsel und die Moldauarme, mittelst eines großen Viadukts und zweier Brücken, jenseit Bubna übersetzt. Von da an verfolgt die Bahn das durch schroffe Felsen eingeengte Moldauthal, indem sie sich an das linke Ufer dieses Flusses anschmiegt und mittelst einer Reihe von Krümmungen, die Ortschaften Owenec, Podbaba, Selz, Rostok, Letek, Libsic und Dolan zur Linken lassend, rechts über Holesowic die Ortschaft Kralup erreicht.

Die einzelnen Arbeiten und die dafür veranschlagten Kosten bestehen summarisch in Folgendem.

1.	Für Erdbewegung und Felsensprengung . . .		942598 fl. 28 kr.
2.	An Bauobjecten, und zwar:		
	a. Für die beiden Viadukte durch das Karolinenthal und über die Moldauinseln sammt Mühlarmen	486077 fl. 48 kr.	
	b. Für die beiden großen Moldaubrücken	1,021525 „ 31 „	
	c. Für sonstige Brücken und Durchlässe	301815 „ 58 „	
	Zusammen . . .		1,809419 „ 17 „
	worunter auch das Wasserschöpfen mit dem Betrage von 78090 begriffen ist.		
3.	An Stützmauern		150773 „ 40 „
4.	An verschiedenen Arbeiten, als: Pflasterungen, Steinwürfen, Wege-Verlegungen, Gräben-Ausmauerungen, Absperrungen ꝛc.		323215 „ 33 „
	Im Ganzen		3,226006 fl. 58 kr.

Da der Unterbau dieser kurzen Strecke schon einen so bedeutenden Aufwand erfordert, so kann man sich leicht einen Begriff machen, was die ganze Bahn bis zur sächsischen Grenze kosten wird, wenn man berücksichtigt, daß auf der weiteren Bahnlinie sich ebenfalls sehr bedeutende Terrainschwierigkeiten in den steilen Felsufern der Elbe darbieten. Die Bahn verfolgt nämlich das linke Ufer der Moldau bis zum Einfluß in die Elbe, zieht sich ebenso an diesem Flusse bis zur sächsischen Grenze fort, wo sie bei Niedergrund hinter Tetschen in die von Dresden hierher zu führende Bahntrace einmünden wird.

Im September 1845 wurde lebhaft im Baumgarten bei Prag, welchen die Bahn seiner Länge nach durchschneidet, gearbeitet. Ein Damm war von

dem Eintritte bei Holesowic bis zu der Anhöhe oberhalb der Kaisermühle, wo die Bahn den Baumgarten wieder verläßt und am Ende der Butscheker Anlagen vorbei dem Dorfe Podbaba zueilt, schon ausgesteckt. Ebenso sind bei der Podbaba und bei Rostok schon die Felsstücke bezeichnet, welche zum Behufe des Bahnbaues gesprengt oder gebrochen werden sollen.

3. Wien-Baiern.

(S. 45.)

Wie man als ganz zuverlässig vernimmt, so soll mit dem Bau dieser Bahn bald werkthätiger Ernst gemacht werden. Das Fortschreiten der baierischen Eisenbahnen muß eine Fortsetzung in östlicher Richtung nach der österreichischen Kaiserstadt nun erwünscht machen, und es sollen hierüber von Seiten der baierischen Regierung die bezüglichen Eröffnungen bereits geschehen sein, weshalb man der vollständigen Auslegung der Tracen an beiden Donau-Ufern baldigst entgegensieht.

Ueber die Richtung der Bahn nach Salzburg, die nicht blos kommerziell und finanziell, sondern auch in strategischer Bedeutung in Betracht gezogen werden muß, können natürlich nur bloße Muthmaßungen aufgestellt werden. Vielleicht wird man das rechte wie das linke Donaugebiet zugleich berücksichtigen, mittelst Ueberschreitung des Stroms bei Krems, um das Tullnerfeld zu gewinnen, wo der Bau erleichtert wird, und durch die Fortsetzung der Bahn nach Linz auch die Verbindung mit den dortigen Befestigungen sich zweckdienlich herausstellt.

4. Wien-Triest.*)

a. Geschichte der Bahn.

Da die erste Abtheilung der Bahn oder die Strecke von Gloggnitz bis Mürzzuschlag, in der Richtung der in den Jahren 1840 und 1841 unter der oberen Leitung des damaligen K. K. Hofbaurathes, nunmehrigen K. K. Hofrathes Francesconi kunstvoll erbauten neuen Kommerzialstraße über den Semmering in einer Länge von zwei Meilen, der vielen technischen Vorstudien wegen, welche die Ersteigung dieses in seiner geringsten Elevation 3066 wien. Fuß über der Meeresfläche messenden Grenzberges erforderten, wie es zu erwarten stand, nicht so schleunig zu einem entsprechenden Endresultate führen konnten, so wurde die zweite Abtheilung, von Mürzzuschlag über Grätz bis Neudorf, mit aller Kraft in Angriff genommen.

Für diese Strecke, so wie für sämmtliche auf 60 Meilen Länge im Bau begriffenen Abtheilungen der K. K. Staats-Eisenbahnen, sind alle technischen Arbeiten unter dem Einflusse des K. K. General-Direktors, Hofrathes Francesconi, angefertigt worden.

Der K. K. Inspektor Dr. Karl Ghega, welchem nach seiner Rückkehr

*) Bei der Beschreibung des vollendeten Theils der Bahn haben wir Mehreres den vom Architekten Amédée Demarteau zusammengestellten „Statistisch-topographischen und technischen Notizen über die K. K. Staats-Eisenbahnstrecke von Mürzzuschlag bis Grätz" entnommen.

von seiner, auf Antrag der General-Direktion allerhöchst genehmigten Reise nach Amerika zur Besichtigung der dortigen Eisenbahnen, die obere Leitung und Aufsicht aller auf der südlichen Staatsbahn vorkommenden Bauarbeiten von der General-Direktion übertragen worden ist, überwachte von jener Zeit an die Ausführung und Vollendung des ganzen Baues, welcher, was den Unter- und Oberbau und die Kunstbauten anbelangt, unter der leitenden Wirksamkeit des K. K. Ober-Ingenieurs Johann Fillunger, durch den Bau-Unternehmer Felice Tellachani zu Stande gebracht wurde. — Die Stationsgebäude, Bahnhöfe und Wächterhäuser, wozu der K. K. Ober-Ingenieur Moritz Löhr die Projekte verfaßte, wurden unter dessen Obsorge durch verschiedene Bau-Unternehmer ausgeführt.

Nachdem im Mai 1844 der Unterbau auf der Bahn von Mürzzuschlag bis Grätz vollendet war, wurde mit der Legung des Oberbaues begonnen und dieser so weit hergestellt, daß vom 16. September an Probefahrten auf verschiedenen Theilen der Bahn gemacht werden konnten.

Die Probefahrten fielen so genügend aus und die Solidität der Bahn bewährte sich solchergestalt, daß die Eröffnung der Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Grätz am 21. Oktober geschehen konnte.

Die großartigen Arbeiten auf der Bahnstrecke von Grätz über Marburg bis Cilli schreiten mit einer Sicherheit und Gleichförmigkeit fort, welche die sicherste Bürgschaft geben, daß dieselbe bis zum Schlusse des Jahres 1845 dem Verkehre übergeben werden kann. Die Richtung der Strecke von Cilli bis Laibach ist nach langen und schwierigen Vorarbeiten im J. 1844 definitiv bestimmt worden; ihr Bau wird thätig betrieben, seit Anfang des Jahres 1845. Nur für das letzte Stück dieses großartigen Bahnzuges, von Laibach bis Triest, sind die Vorarbeiten noch nicht beendet; ebenso ist noch nichts Bestimmtes in Bezug auf den Uebergang des Semmerings bekannt geworden. Nach dem jetzigen Stande der Technik kann man jedoch erwarten, daß derselbe mittelst einer Lokomotivbahn überschritten wird und so alle Verzögerungen beim Transport, die nothwendig durch die Anlegung einer Pferdebahn oder einer Bahn nach dem atmosphärischen Systeme entstehen müßten, vermieden werden. Es steht jedoch wohl zu erwarten, daß der Angriff dieses Bahntheils nicht lange mehr auf sich wird warten lassen. Bei der Energie, mit welcher der Bau der Eisenbahnen von der österreichischen Staatsregierung geleitet wird, kann man mit Sicherheit darauf rechnen, daß nach Verlauf einiger Jahre die ganze Linie von Wien bis Triest vollendet sein wird.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe. *)

A. Uebergang über den Semmering.

Die erste und größte Schwierigkeit bietet der Semmering bei Gloggnitz, ein hoher Gebirgsrücken, welcher sich von der Rax-Alpe und der Schnee-Alpe

*) Hierbei wurde ein von dem kurhess. Baukondukteur Reuße entworfener, in der Stuttgarter Eisenbahnzeitung mitgetheilter Aufsatz benutzt.

nach der ungarischen Grenze hinzieht und jenseit dieser Grenze gegen die Raab und ihre Zuflüsse sich ausästet. Von diesem geht ein schmaler Gebirgsrücken zwischen der Raab und der Mur hindurch, ganz in der Nähe von Grätz vorbei, der, zu weniger bedeutenden Höhen ansteigend, sich in zwei Gebirgszüge theilt, von denen der eine bei Ofen und Pesth, der andere aber, die Seite des Donauthales bildend, jenseit Fünfkirchen bis zur Donau sich erstreckt. So haben sich drei große Niederungen gebildet, von denen die erste die Raab zum Haupt-Entwässerungskanale hat, die andere den Plattensee und seine Abflüsse enthält und die dritte das Flußgebiet der Drau bildet.

Da der Semmering seine Wasser auf der einen Seite in die Leitha, auf der andern in die Mürz sendet, welche beide zum Gebiete der Donau gehören, so wäre dieses hohe Gebirge zu umgehen gewesen, wenn man sich zur Ueberschreitung der ungarischen Grenze hätte entschließen wollen. Auch hegte man von ungarischer Seite die Hoffnung, eben wegen des Semmerings die Bahn in das Land zu bekommen, wie dieses der Beschluß des Landtages vom Jahre 1840 über die auf ungarischem Gebiet zu begünstigenden Eisenbahnen zeigt, in welchen auch eine von Wien durch Ungarn nach Triest zu führende Bahn aufgenommen ist. Den entscheidendsten Einfluß der Führung der Trace durch Steiermark statt durch Ungarn übte jedoch die Betrachtung aus, daß nach dem Verhältnisse, in welchem Ungarn bisher zu den allgemeinen Staats-Bedürfnissen beigetragen hat und wahrscheinlich noch lange beitragen wird, die nöthigen Deckungsmittel für den Bau der Staatsbahn nicht gefunden werden konnten, daher es nur gerecht schien, auch die Vortheile dieses Kommunikationsmittels jenen Landestheilen zuzuwenden, auf deren Einwohnern die große Last des Aufwandes dafür ruhte. Um so mehr mußte dies der Fall sein, als die Stände Steiermarks der Regierung mit dem Antrage entgegenkamen: die Grundeinlösungen aus ihrem Provinzialvermögen bestreiten zu wollen. Es konnte daher, trotz der enormen Schwierigkeiten, welche der Semmering einer Eisenbahnanlage entgegenstellt, dennoch eine solche Idee selbst für den Fall in Oesterreich keinen Boden gewinnen, wenn es möglich gewesen wäre, durch eine Führung der Linie bis zu den Quellen der Raab noch die Stadt Grätz mit in den Zug zu bringen, was freilich im günstigsten Falle nur durch eine bedeutende Verlängerung der Linie hätte bewirkt werden können. Unter allen Umständen und trotz der abschreckendsten Schwierigkeiten sollte also die Eisenbahn nach Triest sich nicht nur in den österreichischen Erbländern halten, sondern auch Grätz, die Perle der schönsten Provinz Oesterreichs, direkt mit in den Zug bringen, und man scheute sich nicht, der Technik eine Aufgabe zu stellen, wie sie bisher noch nirgends in der Welt gelöst worden ist.

Schon zur Zeit des Entwurfs der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, bei welchem die Fortführung derselben nach Triest zur Sprache kam, wurde der Uebergang über den Semmering ein Gegenstand des eifrigsten Nachdenkens. Als im Dezember 1841 die Südbahn als Staatsbahn erklärt und die Richtung derselben durch Steiermark befohlen wurde, konnte man nach dem damaligen Stande der Technik bei einem Uebergange über dieses Gebirge an eine Eisenbahn für freien Lokomotivenbetrieb noch nicht denken, und nur durch

künstliche Vorkehrungen mittelst stehender Maschinen, Seilzüge oder Pferdebetrieb durfte man sie zu benutzen hoffen. Als inzwischen die Clegg'sche Luftbahn dem Eisenbahnwesen eine Umgestaltung zu versprechen und die bekannten Ausführungen dieses Systems dessen Anwendbarkeit namentlich für Gebirgsbahnen zu bewähren schienen, suchte man davon auch für die Uebersteigung des Semmering Vortheil zu ziehen. Der ursprüngliche Entwurf gründete sich auf die sehr vollständigen Vermessungen, welche zum Zwecke der neuen Straßenanlage unter der Leitung des damaligen Hofbauraths Francesconi gemacht worden waren. Seit dem Jahre 1842 wurden verschiedene Specialentwürfe gemacht, von welchen jedoch keiner auf einen freien Betrieb berechnet war, indem die damals im Gebrauch befindlichen Lokomotive zu einer Benutzung auf langen starken Steigungen mit Vortheil bekanntlich nicht anzuwenden waren.

Um die Clegg'schen Luftbahnen sowohl, als auch den Betrieb auf starken Steigungen genauer kennen zu lernen, erhielt der Ober-Inspektor Dr. Ghega, auf den Antrag der Eisenbahn-Direktion, von der Regierung den Auftrag zu einer Reise nach England und Amerika, um namentlich in letzterem Lande die Leistungen der Norris'schen Dampfwagen auf den bedeutenden Steigungen der Baltimore-Ohio- und anderen Bahnen an Ort und Stelle zu studiren. Nachdem derselbe zurückgekehrt war, wagte man es, auf den Grund der von ihm gesammelten Erfahrungen, welche die Möglichkeit eines vortheilhaften Lokomotivbetriebes auf lange anhaltenden starken Steigungen von 1 : 50 bis 1 : 60 vollkommen außer Zweifel setzten, den Entwurf einer Eisenbahn für freien Lokomotivbetrieb über den Semmering zu bearbeiten. Vor seiner Zurückkunft hatte Niemand gewagt, etwas Aehnliches in Vorschlag zu bringen, und somit hat Ghega das Verdienst, die Idee zu jenen atmosphärischen und andern künstlichen Eisenbahnanlagen beseitigt zu haben. Er erhielt von der Regierung den Auftrag, einen Entwurf zur Uebersteigung des Semmering auszuarbeiten.

Die Prinzipien, welche Ghega bei diesem Entwurfe in Anwendung gebracht hat, gründen sich, wie schon oben erwähnt worden ist, auf die bei der Baltimore-Ohio-Bahn gemachten Beobachtungen: daß die Technik im Lokomotivenbau bereits so weit ausgebildet worden und es vollständig durch Erfahrung dargethan ist, daß sowohl Steigungen von 1 : 50 bis 1 : 60 auf lange Strecken, als auch Kurven bis zu 600 Fuß Radius mit Vortheil zu betreiben sind.

Zu gleicher Zeit fühlte sich der Ingenieur und Direktor der Wien-Gloggnitzer Bahn, Schönerer, welcher inzwischen auf der langen und starken Steigung bei Gloggnitz sehr interessante Erfahrungen über die Leistungsfähigkeit der Lokomotive gemacht hatte, und gestützt auf die Wirkungen der Stephensonschen Patent-Lokomotive auf der Harzburger Bahn, berufen, der Staats-Regierung ebenfalls ein Projekt über die Fortsetzung der Wien-Gloggnitzer Bahn über den Semmering vorzulegen. War Ghega bis zu einer Steigung von 1 : 50 gegangen, so glaubte Schönerer, im Vertrauen auf jene Erfahrungen und mit Rücksicht auf die rasche Entwickelung und Vervollkommnung

des Lokomotivenbaues, noch weiter gehen zu dürfen, und brachte zur Vermeidung einer allzu bedeutenden künstlichen Verlängerung und zur Umgehung mehrerer großen Schwierigkeiten, welche selbst bei einer Steigung von 1 : 50 noch zu überwinden waren, die Anwendung einer Steigung von 1 : 30 für freien Lokomotivbetrieb in Vorschlag, mit dem Andeuten, daß, wenn die Leistungsfähigkeit der Lokomotive bis zur Vollendung dieser Bahn noch nicht bis zu dem erforderlichen Grade gesteigert sein sollte, wozu jedoch gegründete Aussicht vorhanden sei, man vorläufig Pferde zur Fortschaffung benutzen könne.

Die unter III unten angeführte Linie, die Ghega für eine atmosphärische Bahnanlage vermessen ließ, fällt so ziemlich mit der von Schönerer vorgeschlagenen zusammen. Die eifrige, mitunter etwas heftige Besprechung des schwierigen Entwurfes ist für die Eisenbahntechnik von großem Vortheile und hat unter den österreichischen Ingenieuren eine geistige Auregung veranlaßt, die voraussichtlich viele günstige Resultate in ihrem Gefolge haben muß. Zunächst scheint diese Angelegenheit die österreichische Regierung bestimmt zu haben, nicht allein die in Oesterreich bereits bestehenden Lokomotivfabriken, wie die Werkstätte der Wien-Gloggnitzer Bahn, die Fabrik von Prevenhuber, Günter und Comp. in Wiener-Neustadt aufzumuntern, sondern auch die Uebersiedelung des Norris'schen Etablissements von Philadelphia nach Wien zu begünstigen.

Sehr schätzbar sind die bei Begutachtung der Entwürfe zusammengestellten Berechnungen und Erfahrungen, wenn auch erstere, besonders so weit sie sich auf den so wandelbaren Reibungs-Koeffizienten stützen, nicht durchgehends stichhaltig sind.

Bei Besprechung jenes Projektes ist unter andern auch die Behauptung aufgestellt worden, daß auf allen stärkeren Steigungen als 1 : 50, also auch auf der vorgeschlagenen von 1 : 30, beim Bergabfahren unvermeidliche Gefahr eintrete, und das Hemmen eines Zuges, selbst bei den besten Bremsvorrichtungen, unmöglich sei. Diese Behauptung stützte sich hauptsächlich darauf, daß die Lokomotive, welche nur am Tender Bremsen haben könnte, in einem solchen Falle schon einen so großen Theil der Bremsen des Wagenzuges in Anspruch nehme, daß, da die Wagen erster Klasse nicht gebremst werden, keine Bremsen zur Hemmung des Zuges selbst übrig bleiben können. Dagegen waren die Ansichten mehrerer tüchtigen Mechaniker dahin übereinstimmend, daß für die Maschine das Rückwärtsstellen der Räder jedenfalls die wirksamste Hemmvorrichtung sei, und es nur zweifelhaft bleibe, ob dieselben einigen Schaden dabei leiden würden; daß aber keinenfalls von einer Gefahr beim Bergabfahren wegen mangelhafter Bremsvorrichtungen, sondern nur davon die Rede sein könne, ob die Lokomotive einer so großen Verstärkung fähig seien, daß sie auf eine Steigung von 1 : 30 bergan mit Nutzen angewendet werden können. Was die Anwendung starker Kurven von 800 und resp. 600 Fuß Radius betrifft, so ist diese Frage bereits entschieden, denn sowohl die eröffneten als auch die noch in Ausführung begriffenen Staatsbahnen zeigen dergleichen schon in Menge.

Uebrigens sind die Erwartungen von den Resultaten des Betriebes auf

so starken Steigungen keineswegs zu hoch gespannt, indem man nur 200 Personen oder circa 300 Zentner mit Verwendung von zwei amerikanischen Lokomotiven der stärksten Gattung mit einer Geschwindigkeit von 3 Meilen in der Stunde über den Semmering zu befördern gedenkt, und also nicht mehr verlangt, als bereits auf der Harzburger Bahn mit den Stephenson'schen Patent-Lokomotiven erreicht worden ist. Wenn es freilich gelingen sollte, diese Last auch auf einer Steigung von 1 : 30 zu fördern, so könnte nicht nur die Linie bedeutend abgekürzt, sondern auch großartige Bauwerke über die schauerlichen Felsenschluchten des Semmering und damit bedeutende Kosten erspart werden.

Wir gehen nun, nachdem wir dies Allgemeine vorausgeschickt haben, zur Beschreibung der einzelnen Projekte selbst über.

Entwurf I. Bei der Fortsetzung der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn über den Semmering schien es vor Allem wünschenswerth, die ganze Bahn bis Gloggnitz zu benutzen, obgleich in die Augen fiel, daß eine Vertheilung des Gefälles von der Höhe bis nach Neunkirchen von Vortheil sein müßte. Um aber von Gloggnitz aus den 511 Klafter über der Meeresfläche hohen Sattelpunkt des Semmering mit einer Steigung von 1 : 50 bis 1 : 60 erreichen zu können, war es, auch bei der Anwendung eines 685 Klafter langen Tunnels auf der Höhe, dennoch nothwendig, die Linie durch Seitenthäler und Schluchten auf eine künstliche Weise zu verlängern, wobei eine Anzahl großartiger Viadukte bis zu 160 Fuß Höhe und außerdem 10 Tunnel von zusammen 1716 Klafter Länge erfordert werden, welche, so wie die Viadukte, zum Theil in sehr scharfen Krümmungen liegen.

Vom Gloggnitzer Bahnhof geht die projektirte Linie an der südlichen Bergwand des Schwarzauthales herauf bis vor Reichenau, wo die Breite des Thales eine Wendung nach der gegenüberliegenden Bergwand zuläßt; an dieser geht sie wieder zurück bis hinter die Burg bei Gloggnitz, dann hoch an den Bergen fort und läßt die fast senkrecht über dem Thale auf hohem, schroffen Felsen gelegene Bergfeste Klamm bei Schottwien tief unter sich, übersetzt bei dem Hofe Vollers das schauerliche Falkensteinloch, so wie weiterhin die romantische Schlucht des Adlitzgrabens, und gelangt endlich vor den tiefsten Sattelpunkt des Gebirges. Nachdem sie diesen mittelst eines Tunnels durchbrochen, senkt sie sich an der südlichen Wand des Froschnitzthales nach Mürzzuschlag herunter.

Die Steigungen, die Tunnel und Viadukte dieser Linie sind folgende:

Steigungen und Gefälle.

Visir-No.	Länge. Klafter.	Steigung. Klafter.	Verhältniß.	Erstiegene Höhe. Klafter.	Bemerkungen.
		Steigend		222,2	Bahnhof bei Gloggnitz.
1	579,9	4,8	1 : 120,8	227,0	
2	1289,5	8,6	1 : 149,9	235,6	Tunnel I.
3	1403,3	7,7	1 : 182,2	243,3	
4	250,0	0,0	horizontal	—	
5	395,8	3,8	1 : 104,2	247,1	
6	707,2	10,0	1 : 70,7	257,1	
7	1861,0	36,7	1 : 50,7	293,8	
8	150,0	0,0	horizontal	—	Tunnel II.
9	1321,0	26,1	1 : 50,6	319,9	
10	150,0	0,0	horizontal	—	
11	1568,0	30,0	1 : 52,3	349,9	
12	150,0	0,0	horizontal	—	Tunnel III. IV. V.
13	2994,0	56,5	1 : 53,0	406,4	
14	150,0	0,0	horizontal	—	
15	2631,2	51,9	1 : 50,7	458,3	Tunnel VII. VIII. IX.
16	725,8	10,2	1 : 71,1	468,5	Tunnel X.
17	150,0	0,0	horizontal	—	
		Fallend			
18	988,6	19,8	1 : 49,9	448,7	
19	150,0	0,0	horizontal	—	
20	3071,0	61,3	1 : 50,1	387,4	
21	150,0	0,0	horizontal	—	
22	1812,0	34,9	1 : 51,9	352,5	Mürzzuschlag.

Hiernach beträgt die ganze Entfernung von Gloggnitz bis Mürzzuschlag 22648,3 Klafter oder 5,6 Meilen. Hiervon sind 1300 Klafter horizontal, 15476,7 Klafter oder 3,8 Meilen steigend, wodurch eine Höhe von 246,3 Klafter, ferner 5871,6 Klafter fallend, wodurch eine Tiefe von 116,0 Klafter erreicht wird. Von den in vorstehender Tabelle bezeichneten Tunneln liegt einer ganz, mehrere andere theilweise in Krümmungen, wie folgende Tabelle zeigt.

Tunnelbauten.

No.	Bezeichnung der Lage.	Länge im Ganzen. Klafter.	Länge in gerader Linie. Klafter.	Länge in Bogen. Klafter.	Halbmesser des Bogens. Klafter.
1	Schläglmühle	21,0	21,0	0,0	0,0
2	Höllenthal	82,0	82,0	0,0	0,0
3	Ruine Klamm	103,0	45,0	58,0	108
4	Gamberl-Höhe	135,0	60,0	75,0	107
5	Weinzierl-Wand	49,0	0,0	49,0	101
6	Klause	146,9	103,0	43,9	100
7	Adlitzgraben	54,9	34,9	20,0	100
8	Wolf	337,0	203,4	133,6	100
9	Oedenhof	102,5	30,5	72,0	100
10	Semmering	685,1	685,1	0,0	0,0

Alle 10 Tunnel haben sonach eine Gesammtlänge von 1716,4 Klafter, wovon 1264,9 Klafter in gerader Linie und 451,5 Klafter in Bogen auszuführen sind. Sie sind in 3 Kategorien gebracht, nämlich:

1. No. V, VI, VIII, IX und zum Theil X durchgehends Felsenarbeiten, wo weder Rüstung noch Ausmauerung erforderlich ist, per laufende Klafter veranschlagt zu 537 fl. 3 kr. K.-M.
2. No. II, III und zum Theil No. X Felsen, der nur theilweise Rüstung, und Auswölbung nur als Verkleidung erfordert, per laufende Klafter veranschlagt zu 714 fl. 10 kr. K.-M.
3. No. I, IV, VII und zum Theil No. X in lockerem Erdreich mit Gerüsten und starker Auswölbung, per laufende Klafter veranschlagt zu 873 fl. 14 kr. K.-M.

Die bedeutenden Brücken und Viadukte des Entwurfes I sind in folgender Tabelle zusammengestellt.

Brücken und Viadukte.

No.	Bezeichnung der Lage.	Ganze Länge. Klafter.	Größte Höhe. Klafter.	Zahl der Bogen oder Joche.	Spannweite der Bogen oder Joche. Klafter.
1	Ueber die Schwarzau bei Gloggnitz . .	69,0	6,0	Amerik. Kon-	
2	= = = = Schläglmühle .	69,0	6,0	struktionssystem.	
3	= = = = Reichenau . .	gemauerte	Brücke	6	8,0
4	Viadukt bei Reichenau	—	—	41	4,0
5	= über den Baierbach	—	14,2	5	8,0
6	= = = Höllengraben . . .	—	26,0	17	*)
7	= vor dem Steinbauer	—	11,0	7	**)
8	= hinter dem Steinbauer . . .	—	10,5	7	6,0
9	= über den Eisenberggraben . .	—	16,0	9	7,0
10	= = = tiefen Graben	—	13,0	5	9,6
11	= vor dem Grabenhof	—	13,0	5	7,4
12	= bei = = ...	—	10,8	5	7,4
13	= = = Geiereckerhof . . .	74,0	—	8	8,0
14	= hinter der Ruine Klamm . . .	103,0	26,0	9	9,3
15	= über den Gamberlgraben . . .	98,0	16,8	11	7,0
16	= = die Schlucht Rumpler . .	100,0	11,5	12	7,0
17	= = = = an der Weinzierlwand . .	46,0	15,0	3	10,4
18	= = den breiten Steingraben .	125,0	15,0	13	8,0
19	= = die Klause	43,3	16,5	3	6,5
20	= = = kalte Ruine	87,0	17,0	5	6,5
21	= = den Adlitzgraben	128,0	20,0	9	8,0
22	= = den Froschnitzgraben . .	101,0	15,0	12	***)

Für sämmtliche Brücken- und Viaduktbauten berechnet der Voranschlag 1,959551 fl. K.-M. Die Gesammtkosten des Entwurfes I stellen sich

für den Unterbau auf . . . . . 4,550000 fl. K.-M.
= = Oberbau einfache Spur . 764000 = = =
= Gebäude . . . . 54000 = = =
Zusammen auf 5,370000 fl. K.-M.

Entwurf II. In der Hoffnung, die starken Gradienten, zu deren Annahme man sich für die Uebersteigung des Semmering einmal genöthigt sah,

*) 9 Bogen von 10 Klafter und 8 Bogen von 5 Klafter Spannweite.
**) 6 Klafter und 5 Klafter Spannweite.
***) 1 Bogen von 12 Klafter und 11 Bogen von 5 Klafter Spannweite.

dem Terrain mit größerem Vortheil anpassen zu können, als dies bei dem ersten Entwurfe möglich war, und, wenn auch nur einen Theil der eben erwähnten kolossalen Bauten zu beseitigen, wurde der Vorschlag gemacht, die Wien-Gloggnitzer Bahn nur bis Neunkirchen zu benutzen und von dort aus den Semmering zu übersteigen. Um sich Gewißheit darüber zu verschaffen, welche Vortheile oder Nachtheile eine in dieser Richtung zu ermittelnde Linie der ersteren gegenüber darbiete, wurden die erforderlichen Untersuchungen vorgenommen, im Ganzen jedoch kein so günstiges Resultat gewonnen, als man gehofft hatte. Die Linie zieht vom Bahnhofe bei Neunkirchen über das Thal der Schwarzau an die nördliche Bergwand des Thales und an derselben mit vielen Biegungen unter schroffen Felsen hinweg, mittelst 15 Tunnels und auf kolossalen Viadukten über die tief eingeschnittenen Seitenschluchten bis zum Gebirgsrücken, welchen sie mit einem Tunnel von 775 Klafter durchbricht, worauf sie sich der ersten Linie wieder anschließt. Die **Steigungen** und **Gefälle** dieser Linie sind folgende:

Visir-No.	Länge.	Steigung.	Verhältniß.	Erstiegene Höhe.	Bemerkung.
	Klafter.	Klafter.		Klafter.	
	-	Steigend:		184,3	Neunkirchen.
1	215,0	1,3	1 : 165,4	185,6	
2	1063,0	5,7	1 : 186,6	191,3	
3	2812,0	35,4	1 : 79,4	226,7	Tunnel I.
4	209,5	0,0	horizontal	—	
5	2066,0	38,1	1 : 54,2	264,8	
6	196,0	0,0	horizontal	—	
7	1960,5	35,9	1 : 54,6	300,7	Tunnel II, III, IV.
8	240,[illegible]	0,0	horizontal	—	Tunnel V.
9	2277,5	39,8	1 : 57,2	340,5	Tunnel VI, VII, VIII.
10	161,0	0,0	horizontal	—	
11	1916,5	36,1	1 : 53,1	376,6	Tunnel IX, X.
12	173,0	0,0	horizontal	—	
13	2102,0	41,4	1 : 50,8	418,0	Tunnel XI, XII, XIII.
14	207,0	0,0	horizontal	—	
15	1948,0	36,1	1 : 53,5	454,4	Tunnel XIV.
16	801,0	14,1	1 : 56,8	468,5	Tunnel XV.
17	136,0	0,0	horizontal	—	Semmering.
		Fallend:			
18	988,6	19,8	1 : 49,9	448,7	
19	150,0	0,0	horizontal	—	
20	3071,0	61,3	1 : 50,1	387,4	
21	150,0	0,0	horizontal	—	
22	1812,0	34,9	1 : 51,9	352,4	Mürzzuschlag.

Hiernach beträgt die ganze Entfernung von Neunkirchen bis Mürzzuschlag 24656,1 Klafter oder 6 Meilen. Hiervon sind 1623 Klafter horizontal und 17161,5 Klafter oder 4,3 Meilen steigend, wodurch eine Höhe von 284,2 Klafter, ferner 5871,6 Klafter fallend, wodurch eine Tiefe von 116 Klafter erreicht wird. Die auf dieser Linie vorkommenden **Tunnelbauten** sind mit ihren Längen, Krümmungen und Steigungen auf folgender Tabelle zusammengestellt.

No.	Bezeichnung der Lage.	Länge im Ganzen.	Länge in gerader Linie.	Länge in Bogen.	Halbmesser des Bogens.
		Klftr.	Klftr.	Klftr.	Klftr.
1	im Sackkegel	108,0	0,0	108,0	124,0
2	im Berge Aufling	108,0	92,0	16,0	100,5
3	bei Thiemansdorf	169,5	0,0	169,5	146,0
4	beim Greiner	102,0	0,0	102,0	114,0
5	beim Lindner	71,5	31,0	40,5	105,5
6	im Kreit	76,0	43,0	33,0	109,0
7	im Sirling	73,0	17,0	56,0	120,0
8	in den Sonleithen	95,5	22,5	57,0	102,0
9	Warthenstein	34,5	34,5	16,0	107,0
10	in der Duft	64,0	64,0	0,0	—
11	Himmelreichkegel	96,0	0,0	96,0	105,5
12	beim Hochlieb	111,0	111,0	0,0	—
13	beim Gestritz	107,0	107,0	0,0	—
14	beim Staudenbauer	158,0	66,0	92,0	112,0
15	im Semmering	775,0	775,0	0,0	—

Alle 15 Tunnel haben sonach eine Gesammtlänge von 2249 Klafter, wovon 1363 Klafter in gerader Linie und 786 Klafter in Bogen auszuführen wären. Die Gesammtkosten dieser Linie sind veranschlagt zu 5,400000 fl. Konv. M.

Entwurf III. Die dritte Linie wurde für die etwaige Anwendung einer atmosphärischen Eisenbahn bearbeitet und fällt so ziemlich mit der oben erwähnten Projektion von Schönerer zusammen. Diese letztere geht vom Bahnhof bei Gloggnitz in mehr gerader Richtung und weit ausgreifender künstlicher Verlängerung nach dem Hochrücken des Gebirges, und zwar mit Steigungen von 1 : 30, durchbricht den Gebirgsrücken mit dem längsten der projektirten Tunnel von 808 Klafter und schließt sich jenseit desselben der ersten Linie an. Sie zählt 3 Tunnel von zusammen 1201 Klafter Länge und einige nicht unbedeutende Viadukte, welche jedoch mit denen der beiden vorstehenden Linien in keinen Vergleich zu bringen sind.

Steigungen und Gefälle.

Visir-No.	Länge. Klftr.	Steigung. Klftr.	Verhältniß.	Erstiegene Höhe. Klftr.	Bemerkungen.
		Steigend.			
1	143,0	0,0	horizontal	222,2	Bahnhof bei Gloggnitz.
2	96,0	2,1	1 : 45,7	224,3	
3	668,0	18,7	1 : 35,7	243,0	
4	1241,0	39,2	1 : 31,6	282,2	
5	102,0	0,0	horizontal		
6	2304,5	83,3	1 : 27,7	365,5	Tunnel I.
7	95,0	0,0	horizontal		
8	1776,0	63,9	1 : 27,8	429,4	Tunnel II.
9	83,5	0,0	horizontal		
10	999,0	37,5	1 : 26,6	466,9	Tunnel III.
11	81,0	0,0	horizontal		Semmering.
		Fallend.			
12	908,6	18,2	1 : 49,9	448,7	
13	150,0	0,0	horizontal		
14	3071,0	61,3	1 : 50,1	387,4	
15	150,0	0,0	horizontal		
16	1812,0	34,9	1 : 51,9	352,5	Mürzzuschlag.

Nach diesem Entwurfe beträgt also die ganze Entfernung von Gloggnitz bis Mürzzuschlag 13680,6 Klafter oder 3,4 Meilen, wovon 804,5 Klafter horizontal liegen, 7084,5 Klafter oder 1,7 Meilen steigen, wodurch eine Höhe von 244,7 und 5791,6 Klafter fallen, wodurch eine Tiefe von 114,4 Klafter erreicht wird.

Die **Tunnel** dieser Linie sind folgende:

No.	Bezeichnung der Lage.	Länge im Ganzen. Klftr.	Länge in gerader Linie. Klftr.	Länge in Bogen. Klftr.	Halbmesser des Bogens. Klftr.
1	Felsen oberhalb Schottwien .	41,0	0,0	41,0	81,0
2	beim Staudenbauer	352,0	352,0	0,0	—
3	im Semmering	808,0	808,0	0,0	—

Alle drei Tunnel haben sonach eine Gesammtlänge von 1201 Klafter, wovon 1160 Klafter in gerader Linie und 41 Klafter in Bogen auszuführen wären.

Alle drei Linien erheben sich zu gleicher Höhe von 468,5 Klafter über dem Meeresspiegel, 246,3 Klafter über dem Gloggnitzer Bahnhof und 116 Klafter über dem Bahnhof bei Mürzzuschlag.

Die Linie No. I., mit 1 : 50 größter Steigung und auf 3,8 Meilen Länge steigend, ist von Gloggnitz bis Mürzzuschlag 5,6 Meilen lang, und die Kosten sind, wie oben bemerkt, zu 5,370000 fl. Konv. Münze veranschlagt.

Die Linie No. II., von Steinkirchen abgehend, mit 1 : 50 größter Steigung und auf 4,3 Meilen steigend, ist bis Mürzzuschlag 6 Meilen lang und zu 5,400000 fl. K. M. veranschlagt, also die theuerste in der Anlage, weil sie die längste im Neubau ist; da jedoch die Länge von Neunkirchen bis Gloggnitz 6800 Klafter beträgt, so würde auf dieser Linie die Bahn um etwa 4792 Klafter kürzer als auf der Linie No. I. werden.

Die Linie No. III., mit 1 : 30 größter Steigung und auf 1,7 Meilen Länge steigend, ist von Gloggnitz bis Mürzzuschlag 3,4 Meilen lang und zu 2,900000 fl. K. M. veranschlagt.

Sicherem Vernehmen nach hat sich die Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen für die erste Linie, als die dem gegenwärtigen Stande der Technik entsprechendste, erklärt, indem sie als Grundsatz festgestellt hat, sich möglichst an Bestehendes und bereits Bewährtes zu halten und, sollten auch die Umstände dazu nöthigen, etwas mehr zu wagen, doch immer nur so viel mehr, daß das Ganze nicht Gefahr laufe, sich am Ende als unzweckmäßig herauszustellen.

B Die vollendete Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Grätz.

Bei Mürzzuschlag, dem Anfangspunkt der eröffneten Bahn jenseit des Semmerings, ist auf der nördlichen Seite des Froschnitzthales, in welchem die Straße vom Semmering herabzieht, der schön geordnete und ziemlich ausgedehnte Bahnhof angelegt; von hier geht die Bahn um die Stadt herum und übersetzt die Straße nach Ober-Oesterreich und das Mürzthal mit nicht unbedeutenden Bauwerken. Anfangs sollte die Bahn das Mürzthal mehrere Male überschreiten, damit sie bei den immerhin noch starken Gefällen von 1 : 150 und 1 : 180 so viel wie möglich geradlinig geführt werden könne, und man hatte dadurch auch wirklich nur sehr wenige Kurven von höchstens 1200 Fuß Radius erhalten. Nachdem aber die Besprechung des Entwurfes für den Uebergang über den Semmering und die neueren Erfahrungen in Beziehung auf Anwendung von Kurven die Ausführung verscheucht hatten, entschloß man sich, in den erwähnten Steigungen nicht nur Kurven von 1200 Fuß, sondern sogar solche von 900 Fuß Radius anzuwenden, und ersparte dadurch mehrere kostspielige Thalüberbrückungen. Bei Schwabing ist jedoch das jenseitige Ufer so günstig, daß man eine Verlegung der Linie auf die andere Thalseite unbedingt für vortheilhaft hielt. Unterhalb Wartberg verengt sich das Thal zu einer engen Schlucht, in welcher schon die Straße nur durch eine hohe Stützmauer vor den Fluthen des Flusses, welcher hier ein bedeutendes Gefälle hat, geschützt werden konnte. Auf der linken Seite des Flusses erhebt sich der sogenannte Wartberg-Kogel mit der Ruine eines alten Wartthurms, und diesem gegenüber liegt auf einem Bergvorsprung die Ruine Lichtenegg. Die Bahn sowohl als die Straße gehen hier von dem linken auf das rechte Ufer; erstere hebt sich dicht neben der Straße an der Bergwand mit Hülfe einer hohen Stützmauer, welche oben zinnenartig ausgezackt ist, und zieht sich dann mittelst eines bedeutenden Viadukts über die Straße und die Schlucht des Mürzthales wieder auf

die linke Thalseite. Obgleich das Thal bis Kapfenberg sich wieder sehr erweitert, so hat man doch für gut gefunden, den Mürzfluß dreimal zu überbrücken, so daß die Eisenbahn in dieser Strecke fast ganz in dem Ueberschwemmungsgebiet liegt und es scheint, als habe das Prinzip der starken Kurven sich hier nicht geltend machen können. Bei der Vorstadt St. Martin, der steilen Höhe gegenüber, auf welcher sich die durch ihren schönen, mit Säulen ganz eingeschlossenen Burghof ausgezeichnete Ruine Ober-Kapfenberg erhebt, kommt die Bahn mit der Straße in Berührung, und zwar an einer Stelle, wo erstere im Einschnitt liegt, so daß die Straße mit einer Brücke über die Bahn geführt ist. Zwischen dem rechten Mürzufer und der Kirche mußte der Bahndamm dicht am Flusse hin auf eine Länge von 63 Klafter zwischen zwei Futtermauern aufgefüllt werden, von denen die äußere 24 Fuß Höhe hat. An diese schließt sich dann eine hölzerne, 9 Klafter weite Brücke über den Thörlbach an. Beim Ausgang der Straße aus dem Marktflecken Kapfenberg liegt dieselbe mit der Eisenbahn in einer Ebene; es ist dies der einzige Horizontal-Uebergang der ganzen bis jetzt eröffneten Bahnstrecke. Von diesem Straßenübergang wird die Bahn durch eine ganz massive, sehr schön gemauerte Brücke auf das jenseitige Ufer der Mürz getragen.

Die Bahnstrecke zwischen Kapfenberg und Bruck war anfangs nach demselben geradlinigen System entworfen, und um gleichzeitig die Felsenarbeiten der ziemlich steilen Bergwände des linken Ufers zu umgehen, die Linie zweimal über die Mürz und durch eine Erhöhung des Terrains auf dem rechten Ufer mit einem tiefen Einschnitt entworfen. Später wurde jedoch ein System von Kurven vorgezogen und die Linie mit Krümmungen rechts und links, bis zu 900 Fuß Radius, mittelst 265 Klafter langer Futtermauern an der Bergseite und 87 Klafter langer und 54 Fuß hoher Stützmauer an den Bergwänden hingeführt. Ein fast freistehender, von den Fluthen der Mürz bespülter, hoher Felsen, auf welchem die kleine Elisen-Kapelle steht, wird durch die Bahn isolirt. Selbst der Bahnhof bei Bruck liegt auf einer Stelle, wo zwei entgegengesetzte Kurven sich berühren. Von Bruck abwärts bleibt die Bahn an der linken Thalseite und wendet sich mit den stärksten Kurven an den imposanten Bergen hin, welche zuweilen, wie bei Frohnleiten, fast senkrecht zu schwindelnder Höhe sich erheben und die kaum bemerkbare Bahn zu überstürzen drohen. Die Bergwand mußte stellenweise auf 150 Fuß Höhe abgetragen werden. Vor Peggau war zur Vermeidung einer Felswand, der sogenannten Badlwand, eine Brücke und ein Tunnel durch einen Bergvorsprung, den sogenannten Jungfernsprung, auf der rechten Thalseite entworfen, weil eine Eisenbahnanlage an dieser Felswand hin, an welche sich der Fluß dicht anlegt, um so größere Schwierigkeiten darbot, als bereits die Straße mit vielen Kosten daselbst eingeschnitten war. Dennoch entschloß man sich, von der projektirten geraden Linie abzugehen und die Bahn auf der linken Thalseite fortzuführen. Die Felswand wurde durch italienische Arbeiter mit Lebensgefahr von oben herunter fast senkrecht abgearbeitet, um nothdürftig so viel Breite zu erlangen, als für die zwei-

spurige Bahn erforderlich war. Um die Straße über der Eisenbahn hinzuführen, mußte diese Bahnstrecke auf 191 Klafter Länge überwölbt werden. Die Bahn überschreitet hierauf bei Peggau den Murfluß mittelst einer Jochbrücke von 60 Klafter Länge, welche von fünf Pfahljochen getragen wird, und bleibt dann bis Grätz auf der rechten Thalseite. Beim Ausgange aus dem Gebirge oberhalb Grätz, wo die Straße mittelst der Weinzettelbrücke auf das rechte Ufer übergeht, kommen Fluß, Straße und Eisenbahn so nahe zusammen, daß man die Eisenbahn mit Hülfe sehr bedeutender Futter- und Stützmauern an der Bergwand hinführen mußte. Der Bahnhof bei Grätz, der großartigste der ganzen Bahn, liegt in einer langen geraden Linie in weiter Ebene etwas von der Stadt entfernt.

Die Bahn wird in die obere Strecke, d. h. in jene, welche in Obersteiermark im Brucker Kreise von Mürzzuschlag bis Bruck längs der Mürz in westlicher Richtung sich hinzieht, und in die untere oder in jene, welche von Bruck abwärts dem Laufe der Mur bald links, bald rechts in südlicher Richtung folgt, eingetheilt. Die Richtungen beider Tracen bilden einen Winkel von beinahe 105 Grad.

Die obere Strecke hat eine Länge von 21935,6, die untere eine Länge von 28451 Wiener Klafter; die ganze Länge also 50386,6 W. Klafter oder etwa 12,5 deutsche Meilen. Rücksichten für die an der Trace oder unweit derselben sich befindenden Städte, Marktflecken und Ortschaften bedingten die Erbauung von 14 Stationen, die, je nach der größeren oder geringeren Wichtigkeit des Ortes, größer oder kleiner angelegt wurden. Die Entfernung derselben, von Mürzzuschlag aus, ist wie folgt: von Mürzzuschlag bis Langenwang 1 Meile, bis Krieglach $1\frac{5}{8}$, bis Kindberg $3\frac{1}{8}$, bis St. Marein 4, bis Kapfenberg $4\frac{7}{8}$, bis Bruck $5\frac{3}{8}$, bis Bärnegg $6\frac{5}{8}$, bis Mixnitz $7\frac{1}{8}$, bis Frohnleiten $8\frac{6}{8}$, bis Peggau $9\frac{6}{8}$, bis Klein-Stübing $10\frac{1}{4}$, bis Judendorf $11\frac{1}{2}$, bis Grätz $12\frac{1}{2}$ Meilen.

C. Von Grätz bis Cilli.

Von Grätz bis Neudorf, oberhalb des Städtchens Wildan, erstreckt sich die Bahn in weiter Ebene, indem sie aus zwei flach an einander stoßenden geraden Linien von 31374 Fuß und 15756 Fuß Länge besteht. Weil man die steilen Bergabhänge und Vorsprünge des Buchberges bei Wildan scheute, wollte man anfangs bei Kelsdorf in einem tiefen Einschnitte oder in einem kurzen Tunnel über den Gebirgsrücken oder, nach einem anderen Entwurfe, vermittelst zweier Thalüberbrückungen bei Neudorf und Straß, sowohl den Buchberg als auch gleichzeitig die Bergwände bei Ehrenhausen und bei dem der Herzogin von Berry gehörigen Schloß Spielfeld umgehen. Nachdem jedoch die Arbeiten an der Badlwand gezeigt hatten, daß Bauten an Bergwänden gefährlicher aussehen als sie in Wirklichkeit sind, so wurde die Linie an den Bergwänden hin und somit ganz auf dem rechten Ufer des schon sehr bedeutenden Murflusses gehalten, obgleich in dieser Strecke der Sulmfluß eine sehr bedeutende Ueberbrückung nothwendig machte.

Von Straß mußte die Linie über den Bergrücken zwischen der Mur und der Pößnitz, welche zum Flußgebiet der Drau gehört, geführt werden.

Weil dieser Gebirgsrücken der nahe gelegenen ungarischen Grenze wegen nicht umgangen werden konnte, war man genöthigt, die Bahn mit Steigungen von 1 : 150 und häufiger Anwendung von Kurven mit 1200 Fuß Halbmesser auf- und abzuführen, wodurch jedoch bei St. Egidy ein Tunnel, welcher des Dorfes wegen bei ganz unbedeutenden Einschnitten eine Länge von 100 Klafter erhielt, nicht vermieden werden konnte, da die anfängliche Absicht, eine Anzahl der unbedeutenden Häuser anzukaufen, um einen 40 Fuß tiefen Einschnitt bilden zu können, später aufgegeben worden war. Um aus dem Pößnitzthal nach Marburg zu gelangen, mußte ebenfalls ein nicht unbedeutender Bergrücken überschritten werden. Die Bahn geht zu diesem Zweck über das Thal der Pößnitz mit einem Viadukt von 46 Bogen, welcher in einer Kurve liegt, hebt sich dann mit einer Steigung von 1 : 130 auf 10302 Fuß Länge gegen den Bergrücken, durchführt denselben mit einem 140 Klafter langen Tunnel und fällt alsdann wieder mit einer Steigung von 1 : 130 auf 6720 Fuß Länge nach Marburg ab. Unterhalb der Stadt geht die Bahn mit einer etwa 50 Fuß hohen hölzernen Brücke über den Draufluß; die Ufer sind hier zu beiden Seiten etwa 25 bis 30 Fuß hoch; dennoch ist, um die Steigung nicht verstärken zu müssen, auf dem hohen Ufer, auf welchem Marburg liegt, noch ein Damm von 20 bis 25 Fuß aufgeschüttet und dadurch die Brücke hoch über dem Wasserspiegel erhoben worden. Von hier zieht die Bahn mit abwechselnden Steigungen und Gefällen bis zu 1 : 130 und mehreren bedeutenden Einschnitten über die Bergrücken nach Pöltschach, und muß sodann, um nach Cilli zu gelangen, die Wasserscheide der Drau und Sau überschreiten, da Pöltschach zum Flußgebiet der Drau gehört, während Cilli in dem Flußgebiete der Sau liegt. Da der Hochrücken näher bei Pöltschach sich befindet und jenseit desselben das Thal der Vogleina ein auffallend sanftes Gefälle annimmt, so mußte zur Aufsteigung abermals ein Steigungsmaximum von 1 : 130 auf 2193,6 Klafter Länge angewendet, dazu noch ein Tunnel von 123 Klafter 3 Schuh Länge bei Lipplogau gebaut und obige Steigung nicht nur durch den Tunnel hindurch, sondern noch bis auf 149 Klafter jenseit desselben fortgesetzt werden, wo sie in das Vogleinathal einmündet, indem sie über die Sauerbrunnstraße und auf einer starken Steinbrücke über das Gewässer jenes Baches setzt. Nun zieht sie geradlinig auf einer 4 bis 6 Fuß hohen Aufdämmung mitten durch die Thallänge gegen Reicheneck und läuft über drei Brücken zu der Station bei St. Georgen. Von St. Georgen bis Cilli sind die Erd- und Wasserarbeiten in hohem Grade sehenswerth. Die Bahn setzt dreimal über die wilde, oft verheerende Vogleina, für welche auf der Länge einer Stunde bis zu ihrer Mündung in die Sau bei Cilli ein neues Bett gegraben und so das raschere Abfließen dieses vielfach gekrümmten, oft fast stagnirenden Wassers befördert ist. Vier Steinbrüche, rechts von der Straße, welche mit der Bahn parallel gegen Tüffern läuft, liefern das Material für ein Dutzend Brücken, auf welchen die Trace den weichen Boden bemeistert. Die Mauerwerke sind von riesiger Konstruktion; vor allen aber zeichnet sich ein langer, fast ganz aus Quadern erbauter Damm aus, auf welchem neben der Vog-

leina die Bahn zieht. Ein über 200 Klafter langer Einschnitt führt die Bahn mitten durch den Thonschiefer- und Mergelhügel, auf welchem die Filiale St. Stephan bei Tüffern steht, in bedeutender Tiefe durch. Sie setzt hierauf bei der Mühlenbrücke nächst der Gemeinde Savodna über die Straße und kommt auf nicht unbedeutender Aufdämmung parallel mit dem neuen Bette der Vogleina nach Cilli.

Obgleich auf dieser im Vorstehenden beschriebenen Bahnlinie nach einem kurzen Horizontalstück von 120 Klafter Länge durchgehends sehr mäßige Gefälle folgen, so hat man doch, zur Vermeidung kostspieliger Erdarbeiten, viele und starke Kurven angewendet und an zwei Stellen sogar, den bisher festgehaltenen kleinsten Krümmungshalbmesser von 150 auf 130 Klafter, bei 685 und 1003 Fuß Länge, ja sogar auf 100 Klafter bei 134 Klafter Länge herabgesetzt.

D. Von Cilli nach Laibach.

Ungeachtet Cilli und Laibach beide im Flußgebiet der Sau liegen, so versuchte man doch in der mehr direkten Richtung der gegenwärtigen Straße eine zweckmäßige Linie für die Eisenbahn zu ermitteln, um dem Umwege durch das vielgekrümmte felsige Thal der Sann und der Sau zu entgehen. Allein der Hochrück von Planina und Trajana am Fuße des Trajanberges, über welchen die Grenze zwischen Steiermark und Krain sich hinzieht, war so bedeutend, daß man sich entschließen mußte, das für eine Eisenbahnanlage höchst ungünstige, schluchtenartige Thal der Sau beizubehalten. Es ist die Linie von Cilli in dem Thale der Sann hinunter, sodann im Thale der Sau und der Laibach definitiv festgesetzt, und dieses Stück ist das schwierigste der ganzen bis heute in Angriff genommenen Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Laibach. Die Gefälle und Steigungen sind zwar als günstig zu betrachten, aber die hier nothwendigen Felsenarbeiten, so viel man dieselben auch durch beständige Biegungen zu umgehen gesucht hat, sind riesenhaft, und Kurven mit Krümmungs-Radien bis zu 900 Fuß reihen sich in solcher Menge an einander, wie sie kaum bei einer bis jetzt vorhandenen Eisenbahn für Lokomotivbetrieb nachzuweisen sind. Die Anwendung solcher Kurven wurde von Herrn Ghega in Vorschlag gebracht und durch die höhern Behörden gebilligt, und es ist diese Eisenbahnanlage für die Bearbeitung derjenigen deutschen Gebirgsbahnen, wo man genöthigt ist, kleine Krümmungs-Radien zur Vermeidung kostspieliger Bauten in Anwendung zu bringen, von der größten Wichtigkeit, indem sie den verantwortlichen Behörden den Entschluß zur Anwendung solcher Kurven erleichtern wird.

Die Bahn übersetzt das Sannthal dreimal; den viel größeren und reißenden Saufluß hingegen nur einmal bei Poganet; aber trotz der vielen Krümmungen sind dennoch 5 Tunnel nothwendig, und zwar:

bei	Modritsch . . .	70	Klafter lang,
„	Steinbrück . . .	40	„ „
„	Saudörfl . . .	80	„ „
„	Prustnik . . .	140	„ „
„	Poganek . . .	60	„ „
	Zusammen	390	Klafter lang.

Außerdem kommen noch eine große Anzahl Felsenarbeiten vor, wo ein senkrechtes Abtragen der Felsen, wie bei der Badlwand, ganz unmöglich ist, und die Bahn nur nothdürftig, in der Weise wie die Alpenstraßen, in den Felsen eingeschnitten werden muß, wobei die Felsenmasse oft bis zur Mitte über der Bahn schwebt. An andern Punkten, wo die Felsen senkrecht in den Fluthen stehen, muß die Bahn zum Theil durch sehr hohe Wassermauern dem Flusse abgerungen, zum Theil in den Felsen eingehauen werden. Es wird dieser Theil der Bahn sehr kostspielig, aber auch einer der imposantesten der bis jetzt in Ausführung gekommenen Südbahn werden.

E. Von Laibach nach Triest.

Die Vorarbeiten für diese Strecke sind noch nicht beendet, und von den bis jetzt in dieser Richtung, besonders zwischen Laibach und Idria, vermessenen Linien ist noch keine zur definitiven Genehmigung gebracht; es können deshalb auch vorläufig noch keine Details gegeben werden. Uebrigens werden bedeutende Steigungen, Tunnel und Schwierigkeiten aller Art nicht vermieden werden können.

Ueber

c. Anlagekosten

ist bis jetzt noch nichts bekannt geworden und geben die im Lizitationswege ausgeschriebenen Verdingungen zu wenig Anhalt, um daraus eine Zusammenstellung entwerfen zu können. Wir führen jedoch beispielsweise die Kosten einiger Bahnstrecken an, wie sie aus denselben hervorgehen.

Die Herstellung des Unterbaues der Staats-Eisenbahn in der 18060 Klafter oder 4 Meilen 2060 Klafter langen Strecke von Pöltschach bis Cilli war für die einzelnen Arbeitsleistungen wie folgt veranschlagt:

a.	In Erdarbeiten und Felsensprengungen, mit Einschluß der beiderseitigen Einschnitte an dem Uebergange bei Lippoglau, ohne den daselbst vorkommenden Tunnel	349434 fl.	11 kr.
b.	In der Herstellung von Stütz-, Wand- und Brustmauern nebst den zwei Einschnitts-Einwölbungen	189694 =	7 =
c.	In Brücken und Durchläßen, Geländern und Thoren	136550 =	30 =
d.	In Wasserschöpfen bei der Fundirung der Brücken, Durchläße und Stützmauern	4776 =	30 =
e.	In dem eigentlichen Tunnelbau bei Lippoglau .	135018 =	7 =
f.	In Durchstichen, Uferversicherungen und Rasenbekleidungen	24239 =	26 =
g.	In Besämung der Dammböschungen	334 =	10 =
	Zusammen in K. M.	840047 fl.	13 kr.

Die einzelnen Arbeiten und die für dieselben zur Herstellung des Unterbaues in der 3 Meilen 1744,8 Klafter langen Strecke von Cilli bis Steinbrück veranschlagten Kosten bestanden summarisch in Folgendem:

	I. Abtheilung von Cilli bis Ratoble. fl.	kr.	II. Abtheilung von Ratoble bis Steinbrück. fl.	kr.
	Konv. Münze.			
1. Für die Erdbewegung und Felsensprengung .	259290	53	280731	3
2. Für Stütz-, Parapet- Graben- und Wandmauern	156892	18	352477	9
3. Für Brücken und Durchlässe	225586	33	66873	25
4. Für die Errichtung von Fangdämmen und das Wasserschöpfen bei den Fundirungen der Brücken, Durchlässe und Stützmauern . . .	6200	—	—	—
5. Für Leistungen zur Erhaltung der bestehenden Kommunikationen	6528	50	1422	14
6. Für Fluß-Regulirungs- und Uferschutzbauten	13567	3	4876	—
7. Für den Bau zweier Tunnel in Felsen, der eine 70 Klftr. lang bei Modritsch, zwischen Station No. 149.b. und 151.a., der andere 40 Klftr. lang am Ende der Strecke zu Steinbrück zwischen Stat. No. 258 und 239 sammt Façaden	—	—	71281	14
8. Für Besäumung der Bahn-Böschungen . .	334	58	151	24
9. Für Holzausrodungen	627	45	558	14
10. Für Abbrechung oder Eindeckung von Gebäuden	1950	—	2570	—
Zusammen	670978	20	780940	43
und im Ganzen für beide obigen Bau-Abtheilungen zusammen, nämlich für den gesammten Unterbau von Cilli bis Steinbrück	1,451919 fl. 3 kr.			

Für die Herstellung des Unterbaues von Steinbrück bis Laibach in einer Länge von 8 Meilen 1133 Klafter waren berechnet:

	I. Abtheilung von Steinbrück bis Fischern. fl.	kr.	II. Abtheilung von Fischern bis Laibach. fl.	kr.
	Konv. Münze.			
1. An Erdbewegung und Felsensprengung . .	601737	2	242074	2
2. An Stütz-, Parapet-, Graben- und Wandmauern	637523	9	136131	37
3. An Brücken und Durchlässen nebst Schneegallerien	149125	53	227000	21
4. An Maßregeln zur Erhaltung der bestehenden Kommunikationen	25524	13	2232	51
5. An Flußregulirungs- und Uferschutzbauten .	4812	43	66780	40
6. Tunnelbau sammt Façaden	131253	10	34228	50
7. An Steinwürfen zum Schutze der Stützmauern	70666	40	31093	20
8. An Fangdamm-Herstellung und Wasserschöpfen bei Herstellung der Stützmauern	10050	—	7800	—
9. An Besämung der Böschungen nebst Holzausrodungen	2618	26	1847	4
Zusammen	1,633311	16	749188	45
und im Ganzen für beide Abtheilungen	2,382500 fl. 1 kr.			

Betrachtet man diese ganze 16 Meilen 932,8 Klafter lange Strecke von Pöltschach bis Laibach im Zusammenhange, so hat die Herstellung des Unterbaues auf derselben 4,674466 fl. 27 kr. K.M. oder etwa 3,272127 Thlr. erfordert; es berechnen sich demnach durchschnittlich pro Meile auf dieser Strecke allein für den Unterbau 201362 Thlr.

Aus diesem Beispiele kann man sich einen ungefähren Begriff von dem Kostenaufwande machen, welchen die Fertigstellung der ganzen Bahn von Gloggnitz bis Triest erfordern wird, wenn man dabei bedenkt, daß noch größere Terrainschwierigkeiten als auf der hier angeführten Linie auf andern Strecken zu besiegen sind und daß die Herstellung des Oberbaues, der Bahnhofgebäude u. s. w. ebenfalls bedeutende Summen erfordert.

d. Steigungsverhältnisse.

Die Seehöhe der 14 Stationsplätze der vollendeten Bahnstrecke und ihre bezügliche Entfernung von einander ist, wie folgt:

Obere Strecke. Von Mürzzuschlag bis Bruck.			Untere Strecke. Von Bruck bis Gratz.		
Name der Station.	Seehöhe in W. Klftrn.	Entfernung in W. Klftrn.	Name der Station.	Seehöhe in W. Klftrn.	Entfernung in W. Klftrn.
Mürzzuschlag . .	350,60	—	Bruck	249,50	—
Langenwang . .	327,47	3990	Bärnegg . . .	233,90	5259
Krieglach . . .	314,38	2625	Mirnitz . . .	227,82	1789
Kindberg . . .	289,80	6052	Frohnleiten . .	215,55	6686
Marein	271,74	3470	Peggau . . .	203,72	3978
Kapfenberg . . .	258,88	3620	Stübing . . .	199,80	1795
Bruck	249,50	2144	Judendorf . . .	190,35	4259
			Gratz	182,914	4676

Bei der obern Strecke beträgt die größte Neigung der Bahn 1 : 130, die geringste 1 : 800; bei der untern aber ist die größte Steigung 1 : 150, die geringste 1 : 600. Viele Bahnparzellen laufen ganz horizontal. Das Nähere hierüber ergiebt nachstehende Uebersicht:

No.	Ortslage der Trace.	Länge in Klaftern.	Gefälls-Verhältnisse.	No.	Ortslage der Trace.	Länge in Klaftern.	Gefälls-Verhältnisse.
1	Mürzzuschlag	400,0	1:400		Transport	29317,6	
2		1255,0	135	36		3655,8	1:800
3	Krieglach	2380,0	180	37		750,0	300
4		3700,0	200	38		342,1	200
5		43,5	∞	39		610,0	400
6		606,5	130	40		340,0	∞
7		1000,0	250	41	Frohnleiten	600,0	500
8		600,0	400	42		471,0	200
9		600,0	710	43		1734,1	300
10		904,4	340	44		219,4	∞
11		590,7	250	45		110,6	200
12	Kindberg	450,0	200	46		185,1	150
13		250,0	400	47	Badlwand	484,9	241,8
14		750,0	163	48	Peggau	450,0	250
15		900,0	150	49		450,0	∞
16	Marein	1000,0	200	50		1000,0	400
17		1600,0	275	51	Klein-Stübing	50,0	∞
18		1400,0	200	52		550,0	400
19		600,0	400	53		146,5	∞
20		700,0	800	54		203,5	400
21		953,5	206	55		400,0	200
22		552,5	300	56		300,0	∞
23		548,6	200	57		1600,0	400
24	Bruck	400,0	400	58		300,0	500
25		639,4	150	59		50,0	∞
26		310,0	400	60	Judendorf	800,0	492,6
27		537,8	398,4	61		550,0	533
28		901,0	300	62		792,0	500
29		550,0	500	63		158,0	∞
30		693,6	495,4	64		350,0	500
31		250,0	500	65		300,0	∞
32	Bärnegg	90,3	300	66		900,0	500
33		247,5	∞	67		1550,0	250
34	Mixnitz	1801,0	300	68	Gratz	450,0	500
35		299,6	599,2	69		216,1	222,6
	Latus	29317,6			Zusammen	50386,7	

Die Steigungsverhältnisse der Bahnstrecke von Gratz bis Cilli gehören, wenn sie auch jenen der vorhergehenden Strecken nachstehen, noch nicht zu den ungünstigen. Das Steigungsmaximum beträgt 1:130 auf 2194 Klafter Länge.

Die stärkste Steigung der Strecke von Cilli nach Laibach ist 1 : 200 auf 798 Klafter Länge.

e. Krümmungsverhältnisse.

Von Mürzzuschlag bis Bruck beträgt die Summe derjenigen Bahnparzellen, welche mit Unterbrechung und jede für sich in gerader Linie fortlaufen, 13950, die der einzelnen 39 gekrümmten Parzellen 7920 W. Klafter, wovon drei mit einem Halbmesser von 150, 175, 180 Klafter, die andern aber mit Halbmessern von 200, 300 u. s. f. bis 1000 Klafter beschrieben wurden.

Von Bruck bis Gratz haben im Ganzen die geraden einzelnen Bahnparzellen 17265,5, die gekrümmten, 75 an der Zahl, 11251 Klafter Länge. Bei dieser Bahnabtheilung mußten, wegen der geringen Breite des Thales und der hervortretenden Basis der Brucker-Alpen bis beinahe in den Fluß hinein, 10 Bahnkrümmungen mit Halbmessern von 150, 175 und 180 Klafter, die übrigen mit Halbmessern von 200, 300, 400 u. s. f. bis 1000 Klafter beschrieben werden.

Nachstehende Uebersicht giebt das Nähere in dieser Hinsicht an:

No.	Ortslage der Trace.	Gerade Linien.	Krümmungen. Länge.	Krümmungen. Radius.
		in Klaftern.		
1	Mürzzuschlag	400	—	—
2		—	411,0	300
3		511,7	—	—
4		—	212,7	300
5		164,8	—	—
6		—	121,0	300
7		205,7	—	—
8		—	132,9	500
9		577,3	—	—
10		—	117,0	1000
11		322,3	—	—
12		—	130,5	400
13		42,7	—	—
14		—	60,8	400
15		69,6	—	—
16		—	34,4	200
17		37,3	—	—
18		—	11,0	150
19		106,7	—	—
20		—	64,5	400
21		119,3	—	—
22		—	103,4	400
23	Langenwang	100,2	—	—
24		—	147,2	200
25		81,3	—	—
26		—	218,2	200
27		552,3	—	—
28		—	347,1	600
29		1201,1	—	—
30		—	337,2	300
31		318,9	—	—
32	Krieglach	—	435,6	350
33		466,4	—	—
34		—	386,1	700
35		242,4	—	—
36		—	145,1	400
37		576,1	—	—
38		—	356,4	600
39		399,2	—	—
40		—	57,6	300
41		157,0	—	—
42		—	397,0	180
43		104,9	—	—
44		—	363,3	200
45		151,3	—	—
46		—	124,2	200
47		56,4	—	—
48		—	191,5	200
49		375,8	—	—
50		—	58,7	500
51		50,3	—	—
52		—	17,9	200
53		284,1	—	—
54		—	235,7	400
55	Kindberg	686,8	—	—
56		—	229,7	600
57		1076,0	—	—
58		—	336,7	600
59	Marein	279,6	—	—
60		—	252,7	600
61		2577,7	—	—
62		—	372,8	600
63		147,7	—	—
64		—	162,9	300
65		698,6	—	—
66		—	253,8	300
67		114,0	—	—
68		—	80,4	200
69		148,4	—	—
70	Kapfenberg	—	178,8	400
71		75,7	—	—
72		—	462,0	280
73		243,3	—	—
74		—	174,0	500
75		92,7	—	—

No.	Ortslage der Trace.	Gerade Linien.	Krümmungen. Länge.	Krümmungen. Radius.	No.	Ortslage der Trace.	Gerade Linien.	Krümmungen. Länge.	Krümmungen. Radius.
		in Klaftern.					in Klaftern.		
76		—	108,3	200	125		—	185,8	400
77	Bruck	125,2	—	—	126		88,4	—	—
78		—	246,6	175	127		—	20,2	600
79		89,9	—	—	128		309,2	—	—
80		—	586,2	500	129		—	40,5	600
81		348,5	—	—	130		165,6	—	—
82		—	130,0	200	131		—	202,3	600
83		62,6	—	—	132		168,7	—	—
84		—	271,2	200	133		—	38,8	600
85		323,4	—	—	134		109,5	—	—
86		—	99,9	200	135		—	39,4	300
87		76,8	—	—	136		97,2	—	—
88		—	284,7	240	137		—	296,0	1000
89		—	246,0	396	138		243,5	—	—
90		491,4	—	—	139		—	43,3	600
91		—	109,1	200	140		70,0	—	—
92		11,1	—	—	141		—	48,4	200
93		—	164,6	200	142		264,0	—	—
94		40,3	—	—	143		—	452,7	180
95		—	66,5	300	144		461,5	—	—
96		114,3	—	—	145		—	302,8	420
97		—	142,4	400	146		11,4	—	—
98		20,8	—	—	147		—	164,6	200
99		—	216,4	450	148		74,0	—	—
100		390,2	—	—	149		—	50,9	300
101		—	74,9	450	150		—	73,2	200
102		27,4	—	—	151	Frohnleiten	—	145,4	200
103		—	86,3	200	152		537,0	—	—
104		59,1	—	—	153		—	205,6	400
105		—	47,6	450	154		554,1	—	—
106		901,6	—	—	155		—	276,6	350
107	Bärnegg	—	31,1	1000	156		385,4	—	—
108		185,6	—	—	157		—	269,3	400
109		—	13,8	200	158		168,7	—	—
110		391,6	—	—	159		—	348,5	600
111		—	120,3	600	160		370,6	—	—
112		112,8	—	—	161	Badlwand	—	74,7	150
113		—	345,0	800	162		8,2	—	—
114		378,0	—	—	163		—	105,6	160
115		—	86,0	500	164		49,7	—	—
116	Mixnitz	491,3	—	—	165		—	37,1	200
117		—	102,5	500	166		45,5	—	—
118		290,1	—	—	167		—	45,9	200
119		—	204,5	300	168		64,8	—	—
120		19,1	—	—	169		—	210,5	180
121		—	273,6	400	170		190,6	—	—
122		107,2	—	—	171		—	116,0	300
123		—	35,3	350	172		527,8	—	—
124		74,8	—	—	173	Peggau	—	122,7	150

No.	Ortslage der Trace.	Gerade Linien.	Krümmungen. Länge.	Krümmungen. Radius.	No.	Ortslage der Trace.	Gerade Linien.	Krümmungen. Länge.	Krümmungen. Radius.
		in Klaftern.					in Klaftern.		
174		89,1	—	—	204		69,0	—	—
175		—	81,8	200	205		—	33,0	200
176		205,4	—	—	206		35,8	—	—
177		—	95,9	300	207		—	202,8	300
178		1030,6	—	—	208		862,5	—	—
179		—	125,9	300	209		—	229,4	200
180		115,7	—	—	210		624,9	—	—
181		—	217,7	180	211		—	206,7	600
182	Klein-Stü-				212		246,5	—	—
	bing	42,0	—	—	213		—	281,9	150
183		—	73,7	200	214	Judendorf	8,3	—	—
184		267,5	—	—	215		—	199,8	150
185		—	36,3	200	216		43,4	—	—
186		70,1	—	—	217		—	156,8	250
187		—	6,3	200	218		132,8	—	—
188		78,0	—	—	219		—	25,5	200
189		—	34,4	200	220		9,7	—	—
190		36,6	—	—	221		—	222,6	200
191		—	24,9	200	222		645,3	—	—
192		137,0	—	—	223		—	235,3	200
193		—	140,4	300	224		149,0	—	—
194		42,0	—	—	225		—	90,2	250
195		—	93,9	180	226		60,0	—	—
196		2,0	—	—	227		—	300,0	305,2
197		—	52,2	200	228		1506,9	—	—
198		50,6	—	—	229	Gratz	—	100,0	535
199		—	110,4	300	230		664,7	—	—
200		12,1	—	—	231		—	10,5	41,8
201		—	33,1	200		Summe	31216,4	19170,3	—
202		54,3	—	—					
203		—	18,1	300					

Unter den Krümmungen der Bahnstrecke von Gratz bis Cilli befinden sich: eine Strecke von 100 Klafter Halbmesser auf 134 Klafter Länge, 14 Strecken von 130 und weniger als 200 Klafter Halbmesser, zusammen 1804 Klafter lang; ferner 62 Krümmungen von 200 bis 300 Klafter Halbmesser.

Die ganze Länge der Strecke von Cilli bis Laibach beträgt 46877,8 Klafter oder 11,7 Meilen. Hiervon liegen 29518,3 oder 63 Proz. in gerader Linie, 17359,5 oder 37 Proz. in 130 Krümmungen. Unter diesen letztern befinden sich 25 von 150 Klafter Halbmesser; die größte Länge dieser starken Krümmungen ist 372 Klafter, ihre Gesammtlänge 3020 Klafter; ferner 60 Krümmungen von 200 Klafter und 8 Krümmungen von 300 Klafter Halbmesser.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Es ist schon erwähnt, daß sich die Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Gratz so viel wie möglich dem Laufe der Mürz und der Mur anschließen mußte, eine Aufgabe, welche, um zu rasche Wendungen der Bahn zu vermeiden und um einen sanften Fall der Bahnkrone zu erzielen, nur durch den Aufbau großartiger und zahlreicher Kunstbauten gelöst werden konnte.

Nothwendig waren im Niveau der Bahn bei Kapfenberg und Frohnleiten für die K. K. Kommerzialstraße 2, für Bezirkswege 10, für Land- und Feldwege 96 Straßenübersetzungen. Durchlässe von 3 bis 9 Schuh Lichtöffnung für Bäche, Wasserleitungen und Abzugskanäle sind 195 unter dem Niveau der Bahn vertheilt. Man rechnet 80 Durchfahrten und Durchlässe von 2 bis 6 Klafter Lichtöffnung für Bezirks- und Gemeindewege, für größere und kleinere Bäche, Flüsse u. s. w.; darunter die schiefe Durchfahrt bei Hafendorf. Eine hölzerne Brücke von 9 Klafter Lichtöffnung in mittelbarer Verbindung mit der hohen Mauer führt über den Thörlbach bei Kapfenberg. Mittelst sieben großer hölzerner Brücken, darunter jene in Krümmung bei Wartberg und jene bei St. Marein, wird die Bahn über den Mürzfluß geführt; eine hölzerne Brücke mit einer Lichtöffnung von 60 Klafter bei Peggau leitet sie endlich über den Murfluß. Eine gemauerte Brücke mit 5 Bogen und einer Lichtöffnung von 34 Klafter zwischen den Landpfeilern kommt bei Kapfenberg, ein hölzerner Viadukt mit einer Lichtöffnung von 22½ Klafter bei Klein-Stübing vor.

Eine besondere Erwähnung verdienen noch folgende Kunstbauten und Bahnstrecken:

Die hohe Mauer bei Kapfenberg, welche dicht am Flusse zwischen dem rechten Mürzufer und der Kirche angelegt werden mußte. Sie besteht aus zwei mit einander parallel laufenden, 4 Klafter hohen, beide zusammen 63 Klafter langen, Wandmauern.

Etwas weiter abwärts bedingte die Uebersetzung des Annabaches und der Mürz die Regulirung des Flußbettes mittelst eines Durchstiches und die Erbauung der schon erwähnten gemauerten Brücke.

Der Steg über die Mürz, welcher zur Kirche führt, ein Durchfahrtsbogen daneben, die hohe Mauer im Flusse, die hölzerne Brücke über den Thörlbach und endlich die gemauerte Brücke über den neuen Durchstich bieten ein Ganzes dar, welches auf einen Blick die Schwierigkeiten, die auf diesem Punkte der Bahn zu überwinden waren, übersehen läßt.

Die Bahnstrecke bei Elisensruhe mußte, so wie der Bezirksweg von der Bergseite, wegen der in Abrutschung begriffenen Berglehnen, mittelst hoher 235 langen Wandmauern und von der Flußseite nach Hinwegräumung des theilweise schon abgerutschten Erdreiches, Gesteines und Gerölles mittelst 87 Klafter langen, theilweise 9 Klafter hohen Stützmauern versichert werden.

Die Herstellung der Bahnstrecke bei Uebelstein und Frohnleiten machte, wegen der steilen Abdachung des Berges und der scharfen Wendun-

gen, welche die Mur in diesen Punkten beschreibt, außer bedeutenden Felsensprengungen, ebenfalls die Anwendung von hohen Stütz- und Wandmauern nothwendig. Ueberhaupt war die Strecke von Bruck über Uebelstein, Bärnegg bis Frohnleiten und darüber hinaus, theils wegen der Bergabtragungen an manchen Stellen bis auf 25 Klafter Höhe, theils wegen der tiefen Einschnitte und hohen Aufdämmungen, welche aufgeführt werden mußten, eine der schwierigsten auf der ganzen Bahn. Hier darf Kindberg ebenfalls nicht mit Stillschweigen übergangen werden, da ähnliche Verhältnisse eben so großartige Schutzbauten zur Sicherung der Bahn erforderten.

In Bezug auf die Badlwand muß erwähnt werden, daß die k. k. Kommerzialstraße sich, vor Erbauung der Bahn, dicht am Murflusse hinzog und aus einer senkrechten Felsenwand, wegen der außerordentlichen Verengung des Thales an dieser Stelle, ausgehauen werden mußte. War aber die Thalbreite an diesem Orte für die Führung der Chaussee zu gering gewesen, so fand dies um so mehr Statt, als es sich darum handelte, die Eisenbahn neben dieser Straße zu legen. Um diesen Schwierigkeiten zu begegnen, wurde nun vorgeschlagen, die Bahn vom linken auf das rechte Ufer zu verlegen und sie bei dem sogenannten Jungfernsprung über Feistritz zu führen. Die Beschaffenheit des Flußbettes aber und die wahrhaft kolossalen Bauten, welche nothwendig gewesen wären, um das Herabrollen der größeren Felsenstücke von der Höhe der Wand beim Jungfernsprung zu verhindern, so wie die Kostspieligkeit der bedeutenden Wasserbauten zur Sicherung des Ufers, hielten von der Ausführung dieses Projektes ab. Hätte man aber die Bahn auf dem linken Ufer neben der Poststraße führen wollen, so hätte jene verlegt und größtentheils in das Flußbett hinein fundirt und gebaut werden müssen; ein Wasserbau von mehr als 200 Klafter Länge, um die neue Straße vor den Angriffen der Mur zu bewahren, wäre ebenfalls nothwendig geworden, und es wurde als der einzige Ausweg, um diese äußerst kostspieligen und schwierigen Bauten zu vermeiden, die kühne Idee aufgefaßt, eine 191 Klafter lange Bogenstellung mit überwölbter Decke, der einerseits der Felsen und andererseits 8 Schuh dicke Pfeiler aus Quadern als Widerlager dienen und größtentheils auf dem Felsen fundirt ist, aufzuführen, die Kommerzialstraße darüber und die Eisenbahn darunter zu verlegen.

Zwischen Klein-Stübing und Gradwein, dann zwischen Judendorf und der Weinzettelbrücke sind ebenfalls auf einer Länge von 2000 Klafter Bergabtragungen und Felsensprengungen vorgenommen, so wie Wand- und Futtermauern aufgeführt worden.

Um von den Leistungen auf der ganzen Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Gratz einen besseren Ueberblick zu erhalten, geben wir folgende Zusammenstellung:

In der obern Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Bruck beträgt die Aufdämmung 292400, die Abgrabung 28400 Kubik-Klafter, in der untern von Bruck bis Gratz die Aufdämmung 186200, die Abgrabung 119200 Kubik-Klafter, und somit die Erdbewegung für den ganzen Bahnunterbau 626200 Kubik-Klafter. Längs der ganzen Trace wurden 86400 Kubik-Klafter Fel-

sen gebrochen und gesprengt; das Mauerwerk beträgt bei sämmtlichen Kunstbauten 11300, für Stützmauern 6300, für Wandmauern 5200, in Summa also 23000 Kubik-Klafter; an Quadern und Hausteinverkleidungen wurden 95400 Kubik-Schuhe versetzt. Sämmtliche Stützmauern an den Berglehnen messen 4369, die Wandmauern 3016 Kurrent-Klafter; endlich betrug für den Oberbau der Verbrauch an Schienen, welche durchgängig von den inländischen Gewerkschaften bezogen wurden, an 100000 Zentner.

Die Zeit, in welcher diese Arbeiten bewerkstelligt worden sind, beträgt im Durchschnitte 66 Bauwochen oder 396 Arbeitstage, wovon aber, wegen der eingefallenen Regentage, 27 Tage abgezogen werden müssen, wodurch die wirkliche Arbeitszeit auf 369 Tage reduzirt wird. Bei Erdarbeiten wurden 1,485824 Tagschichten verwendet; es stellt sich somit heraus, daß im Durchschnitt an 4200 Arbeiter täglich auf der Bahn beschäftigt waren; Arbeitstabellen weisen aber auch aus, daß ihrer zu Zeiten an 14000 in Thätigkeit waren. Die Summe der Tagschichten der Steinbrecher und Mineurs beläuft sich auf 404693, die Durchschnittszahl der verwendeten Arbeitsleute dieser Kategorie beträgt daher täglich 1096 Mann; — an Bauprofessionisten- und Handlangerschichten rechnet man 350590, daher ist die Anzahl dieser Arbeitsleute, welche auf den Tag entfällt, 923 Köpfe; es stellt sich endlich, wenn man alle Arbeiter-Kategorien zusammenfaßt, die Durchschnittszahl der Arbeiter, welche durch 369 Arbeitstage längs der ganzen 12½ Meilen langen Trace in Thätigkeit waren, auf 6219 Köpfe, diejenigen nicht mitbegriffen, welche beim Fuhrwerk u. s. w. beschäftigt waren.

Hinsichtlich der Konstruktion des Unter- und Oberbaues gilt das unter Olmütz-Prager Eisenbahn S. 17 Gesagte.

Ueber die wichtigsten Bauwerke der andern Bahnstrecken haben wir dasjenige, was sich bis jetzt darüber sagen läßt, schon unter Richtung der Bahn angeführt, und geben wir nur über die Konstruktion der Draubrücke bei Marburg Nachstehendes.

Die zur Uebersetzung des Drauflusses bei Marburg dienende Brücke ist nach amerikanischem und zwar nach Howis System entworfen. Das Nivellet derselben ist über den kleinsten Wasserstand über 10 Klafter hoch. Sie besteht aus drei Brückenfeldern, jedes mit 28 Klafter lichter Spannung, und aus 2 Mittelpfeilern, jeder mit 2 Klafter 2 Zoll Breite und 10 Klafter Länge; somit beträgt die Länge der ganzen Brücke zwischen den zwei Landpfeilern 88 Klafter 4 Fuß 0 Zoll, und jeder Landpfeiler hat die Länge von 5 Klafter 3 Fuß und 8 Zoll Breite. Anfangs und am Ende derselben wird ein Ziegelgewölbsbogen von 5 Klafter Spannung gezogen, wovon der am linken Ufer errichtete zur Anlegung einer Straße, jener am rechten Ufer aber zur Erreichung der Symmetrie hergestellt wird. Indessen ist der Hauptzweck dieser beiden Gewölbsbogen, daß die Landpfeiler nicht über die Hälfte in die Erdböschungen fallen, dieselben mehr herausgehoben erscheinen und das Flußbett selbst breiter bleibt.

Am linken Ufer der Drau wird eine fahrbare Bezirksstraße in das Dorf Melling, am rechten Ufer aber unter den Ziegelgewölbsbogen ein Fußweg nach dem besuchten Wallfahrtsort Maria in der Stauden angelegt.

Die Höhe der Holzkonstruktion beträgt 3 Klafter, die Höhe der Mittelpfeiler durchschnittlich 7 Klafter, die Dicke derselben 2½ Klafter. Sie sind von Mauerwerk mit Quadern gefaßt, eben so die Landpfeiler.

Die Seitenwände der Joche bestehen aus drei Haupttheilen:

1. aus den obern und untern Längenbäumen;
2. aus den Diagonalstreben, und
3. aus den mit Schrauben und Muttern versehenen Hängestangen.

Die Längenbäume sind von 8 × 10zölligem Lärchenholz, und es liegen für eine solche Tragwand deren 3 neben einander, 2 Zoll von einander entfernt. Um sie in dieser Entfernung zu halten und unter einander zu verbinden, werden gleich zu Anfang der Arbeit die 2″ dicken, 6″ breiten und 10″ hohen Klötzchen zwischen sie gelegt, die Schrauben eingezogen und festgeschraubt. Die Längenbäume werden von möglichst großer Länge gesucht und so gelegt, daß ihre Stöße wechseln, d. h. daß auf jedes Drittel der Länge eines Bundes eine Stoßfuge kommt. Auf den Mittel- und Landpfeilern liegen sie mittelst Sattelhölzern auf, welche 11 × 13″ Lärchenholz sind und deren zwei für jede Tragwand hochkantig neben einander liegen. Sie sind auf die Mauerbänke 3″ tief aufgekämmt; zu ihrer Unterstützung dienen schiefe Streben, welche sich zum Theil an die Klötzchen, zum Theil an die Sattelhölzer selbst blos stumpf anstemmen. Solche Streben aus 8 × 10″ Lärchenholz befinden sich drei neben einander. In die Längenbäume sind Klötzchen 1½ Zoll tief an der innern Seite eingelassen, welche aus 12×zölligem Eichenholz bestehen und 4 Fuß lang sind. Ihre schiefen Flächen stehen genau senkrecht auf die Richtung der Diagonalstreben. Diese sind 8×zölliges Lärchenholz, vierkantig gehauen und ihre Enden sind 1½ Fuß tief in die vorerwähnten Klötzchen eingezapft, so daß sie bei etwaigem Nachlassen einer Schraube nicht so leicht herausfallen können. Sie sind 2 Zoll von einander entfernt und für eine Tragwand drei neben einander, so zwar, daß die beiden äußern nach der einen Richtung, die mittlern aber nach der entgegengesetzten laufen. Der dritte Haupttheil, die Hängestangen, sind ¾ Zoll dick und haben einen 2 Zoll dicken und 3½ Zoll breiten Kopf. Auf ihnen beruht die ganze Festigkeit der Brücke, sie müssen daher von gutem zähen Eisen gut geschmiedet und ohne Risse sein. Sie gehen zwischen den Längenbäumen, den Diagonalstreben, durch die Klötzchen und die obern Querschwellen durch und werden so eingezogen, daß die Köpfe unten, die Muttern oben sich befinden, damit das später nöthige Nachschrauben erleichtert ist. Die beiden Brückenbahnen sind ganz von einander getrennt, um etwaige Reparaturen an der einen vornehmen zu können, ohne die andere zu berühren.

Das Geländer ist auf gewöhnliche Art konstruirt, indem die Geländersäulen in die Querschwellen eingezapft und genagelt sind, eben so die schiefen Streben desselben.

Die Kosten dieser Brückenkonstruktion betragen nach dem Voranschlage:

für Erdaushebung	626 fl.	43 kr.
„ Maurerarbeit	36132 „	4 „
„ Steinhauerarbeit	43063 „	14 „
„ Klammern und Blei	1942 „	12 „
„ Zimmerarbeit für die Gründungen	17473 „	13 „
„ Erdanschüttung	355 „	54 „
„ den Holzoberbau	43138 „	6 „
„ Betheerung	2560 „	— „
„ Schmiedearbeit	27630 „	54 „
„ Nothbrücke	6959 „	18 „
Zusammen für die Hauptbrücke	179881 fl.	38 kr.
Für die Bogen der Widerlager	5914 „	18 „
Im Ganzen	185795 fl.	56 kr.

Da der Oberbau der Brücke 590 Fuß lang ist, so kostet der laufende Fuß 90 fl. Konv. Münze.

g. Betriebsmaschinen und Einrichtungen.

Ueber die Art des Betriebes geben wir folgende Notizen:

Der Staat, auf dessen Kosten die Bahn und sämmtliche Gebäude für den Betrieb und die Erhaltung derselben erbaut worden sind, schafft Lokomotive, Personenwagen, die ganze Wagenburg, Werkzeuge für Einrichtung der Werkstätten, Einrichtungsgegenstände, für die Stationsgebäude her, richtet, kurz gesagt, Alles so ein, als ob die Staatsverwaltung die Regie und den Betrieb der Bahnen übernehmen sollte.

Anstatt dessen verpachtet der Staat den Betrieb seiner Bahnen für eine gewisse Anzahl Jahre an größere Gesellschaften, welche unter Kautionsleistung sich verpflichten, den ihnen von der Staatsverwaltung vorgelegten Bedingungen genau zu entsprechen, so wie alle Vorschriften mit Pünktlichkeit zu befolgen.

Vergütungen hat aber dafür die Pachtgesellschaft zweierlei anzusprechen. Einmal eine Pauschalsumme für die Instandhaltung der Bahn selbst und sämmtlicher hierzu gehörigen Gebäude und für ihre Regie-Auslagen, dann eine weitere Pauschalsumme für jede Meile Weges, den ein jeder Train ohne Unterschied auf der Bahn zurücklegt. Endlich hat die Pachtgesellschaft auf Prozente der gesammten Brutto-Einnahme Anspruch. Für Beschädigungen in Folge außerordentlicher Elementar-Ereignisse leistet der Staat der Pachtgesellschaft eine, dem erweislichen Schaden angemessene Entschädigung.

Die Staatsverwaltung hat sich die Bestimmung der Anzahl derjenigen Wagenzüge, welche abzugehen haben, der Länge der Zeit, welche sie bei den Stationen verweilen sollen, kurz die Anordnung der Fahrten ausdrücklich vorbehalten; sie setzt die Ziffer der Fahrpreise und sämmtliche Tarife unabweislich fest.

Die Einnahmen, welche in die Staatskassen zu fließen haben, werden von den hierzu von der Staatsverwaltung aufgestellten Personen genau kontrolirt. Landesfürstliche Kommissarien überwachen den ganzen Betrieb.

Für die K. K. Staats-Eisenbahnstrecke von Mürzzuschlag bis Gratz, resp. Cilli, hat die K. K. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft den Betrieb unter den obigen Haupt-Modalitäten für die Dauer von fünf Jahren gepachtet.

Als Pauschalpreise werden für die einzelnen Leistungen gezahlt:

		Konv. Münze.
a.	Für die Besorgung der technischen und Expeditions-Regie pro Jahr und Bahnmeile	5500 fl. — kr.
b.	Für die gewöhnliche Erhaltung des doppelten Unter- und einfachen Oberbaues, der Stationsgebäude und Wächterhäuser, pro Jahr und Bahnmeile . .	3800 = — =
c.	Für jede zurückgelegte Meile Fahrt:	
	bei Personenzügen	6 = 4 =
	bei gemischten Zügen	6 = 54 =
	bei Lastzügen	7 = 45 =
	worunter nicht nur die Kosten des Brennstoffes und des Zugbegleitungs-Personals, sondern auch die Auslagen für die Instandhaltung der Lokomotive und Wagen einbegriffen sind.	
d.	Als Entschädigung für die Vorbereitung des sämmtlichen, von der Gesellschaft von Zeit zu Zeit aufzunehmenden Dienstpersonals und für andere Vorauslagen: in der ersten Strecke von Mürzzuschlag bis Gratz	1000 = — =
	bei den folgenden Strecken	600 = — =
	pro Bahnmeile.	
e.	Für die Mühewaltung bei der Besorgung des gesammten Betriebsgeschäftes: 5 Prozent von der wirklich einfließenden Brutto-Einnahme; endlich	
f.	einen unverzinslichen Vorschuß von	10000 = — =
	pro Bahnmeile als Betriebskapital.	

Zur Sicherstellung der eingegangenen Verbindlichkeiten wurde von der Direktion der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft ein Revers mit der Erklärung ausgestellt, daß die Gesellschaft mit ihrem ganzen Vermögen bis zum Ablaufe des Kontraktes haftbar bleibe; ferner wurde der Staatsverwaltung das Recht eingeräumt, auf ihre Kosten die Einverleibung des Pachtvertrages auf das Hypothekar-Eigenthum der Gesellschaft vornehmen lassen zu dürfen.

An Lokomotiven, Tendern u. s. w. sind vorläufig theils bezogen, theils in Bestellung gegeben:

1 sechsrädrige Lokomotive II. Kategorie mit $4\frac{1}{2}$ schuhigen Triebrädern;

21 achträdrige Lokomotive III. Kategorie mit 4schuhigen Triebrädern;
17 Tender;
1 Reserve-Garnitur für die Lokomotive II. Kategorie;
10 Reserve-Garnituren = = = III. =
8 Reserve-Räderpaare für die Tender;
4 achträdrige Personenwagen I. und II. Klasse;
4 = = II. Klasse;
6 = = III. =
46 = Lastwagen;
2 = = mit Kondukteur-Abtheilungen;
10 vierrädrige Lastwagen mit Plattform;
2 = = = = mit Kondukteur-Abtheilungen;
10 = = ohne =
4 = = = = mit Gepäck-Abtheilungen;
12 = Equipagewagen;
2 = Pferdewagen;
6 = Schneepflüge;
33 Reserve-Räderpaare für Wagen;
1 = = = Schneepflüge.

h. Fahrordnung, Tarif.

Täglich gehen in der Richtung von Mürzzuschlag nach Gratz und umgekehrt:

Ein Personen-, ein Lasten-, so wie ein Post- und gemischter Zug. Mit diesen Zügen stehen die von Wien nach Gloggnitz und von Gloggnitz nach Wien abgehenden Züge in Verbindung, indem die Beförderung der Reisenden und ihres Gepäcks über den Semmering von der Direktion der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn besorgt wird.

A Tarif
für die Personen-Beförderung
in Konv. Münze.

Von Mürzzuschlag nach	Preisklasse. 1.		2.		3.		4.		Von Gratz nach	Preisklasse. 1.		2.		3.		4.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Langenwang . . .	—	18	—	11	—	8	—	6	Judendorf . . .	—	20	—	12	—	9	—	7
Krieglach	—	29	—	18	—	13	—	10	Klein-Stübing . .	—	41	—	25	—	18	—	14
Kindberg	—	56	—	34	—	25	—	19	Peggau	—	50	—	30	—	22	—	17
Marein	1	12	—	44	—	32	—	24	Frohnleiten . . .	1	8	—	41	—	30	—	23
Kapfenberg . . .	1	28	—	54	—	39	—	29	Mirnitz	1	37	—	59	—	43	—	32
Bruck	1	37	—	59	—	43	—	32	Bärnegg	1	46	1	5	—	47	—	35
Bärnegg	1	59	1	13	—	53	—	40	Bruck	2	8	1	18	—	57	—	43
Mirnitz	2	8	1	18	—	57	—	43	Kapfenberg . . .	2	17	1	24	1	1	—	46
Frohnleiten . . .	2	38	1	36	1	10	—	53	Marein	2	33	1	34	1	8	—	51
Peggau	2	56	1	47	1	18	—	59	Kindberg	2	49	1	43	1	15	—	56
Klein-Stübing . .	3	5	1	53	1	22	1	2	Krieglach	3	16	2	—	1	27	1	5
Judendorf . . .	3	25	2	5	1	31	1	8	Langenwang . . .	3	27	2	7	1	32	1	9
Gratz	3	45	2	18	1	40	1	15	Mürzzuschlag . .	3	45	2	18	1	40	1	15

Bei Personenzügen kommen die drei ersteren, hingegen bei gemischten Zügen die drei letzteren Preisklassen vor.

Kinder unter 2 Jahren, die auf dem Schooße gehalten werden, sind frei.

Kinder von 2 bis 10 Jahren zahlen die Hälfte der Tarifsgebühr.

Uniformirte Militair-Mannschaften, vom Unteroffizier abwärts, diese mitbegriffen, zahlen zur Beförderung in der III. Wagenklasse des Personenzuges nur die Gebühr der IV. Preisklasse.

Für den Uebertritt in eine höhere Wagenklasse ist festgesetzt, daß beim

Personenzuge	von	der	3.	in	die	2.	noch eine Karte	4.	Klasse
	=	=	3.	=	=	1.	= = =	2.	=
	=	=	2.	=	=	1.	= = =	3.	=
gemischten Zuge	=	=	3.	=	=	2.	= = =	4.	=
	=	=	3.	=	=	1.	= = =	3.	=
	=	=	2.	=	=	1.	= = =	4.	=

zu lösen ist.

Für Separatfahrten sind für die erste Meile 30 fl., für jede folgende 14 fl., und wenn die Rückfahrt noch an demselben Tage erfolgt, sind für diese für jede Meile 10 fl. K. M. zu entrichten. Wenn jedoch die zu bezahlende Gebühr für die Anzahl der Mitfahrenden, für das Reisegepäck und für die mitzunehmenden Equipagen, Pferde und Hunde, nach dem Tarife für die Beförderung mit Personenzügen, sich höher als nach den vorerwähnten Preisen berechnet, so tritt für solche Separatzüge die Zahlung nach dem gewöhnlichen Tarife ein.

Die Fahrkarten sind bei allen Expediten am Tage der beabsichtigten Fahrt in der Stunde vor der Abfahrt des betreffenden Zuges, und zwar bis längstens fünf Minuten vor Ausgang dieser Stunde zu lösen. Sie sind nur für die darauf bezeichnete Stationsfahrt und für die im §. 18 bestimmte Wagenklasse gültig; daher sind sie von den Reisenden gleich beim Empfange zu prüfen, ob sie auf die gewünschte Station, Fahrt und Wagenklasse lauten, da spätere Reklamationen nicht mehr berücksichtigt werden können. Die Zahlung für die Fahrkarten sowohl als für andere Gebühren muß in gangbarer Münze geschehen und der Geldwechsel an der Kasse soll thunlichst vermieden werden.

Bestimmungen.

1. Die Reisenden haben die über die Benutzung der K. K. Staats-Eisenbahnen veröffentlichten Bestimmungen zu beachten, den Anordnungen der zur Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit aufgestellten Individuen Folge zu leisten und dieselben nöthigenfalls in der Ausübung ihrer Berufspflichten zu unterstützen.

2. Die Reisenden haben sich, den bestehenden Vorschriften gemäß, mit den erforderlichen Reise-Dokumenten zu versehen und müssen zur gehörigen Zeit die Fahrkarte lösen. Nur gegen Vorzeigung einer Fahrkarte, von welcher der Portier oder Thürsteher den Coupon abzureißen hat, ist der Eintritt in die zum Abwarten der Abfahrtszeit bestimmten Lokalitäten gestattet.

3. Jeder Reisende kann 50 Pfund Gepäck unter eigener Aufsicht mit sich in den Wagen nehmen, wenn er es ohne Belästigung der Mitfahrenden unter seinem Sitze unterbringen kann. Ist das Gepäck zu voluminös, also zur Mitnahme im Wagen nicht geeignet, oder schwerer als 50 Pfund, oder will der Reisende dasselbe überhaupt nicht unter eigener Aufsicht mit sich nehmen, so ist dasselbe bei dem betreffenden Expedite vorschriftsmäßig aufzugeben.

4. Auf den Hauptstationen wird 15 Minuten vor der Abfahrt des Zuges ein Glockenzeichen gegeben, bei welchem sich die Reisenden zum Wagenzuge zu begeben und in den Wagen jener Klasse, für welche die Fahrkarte gelöst worden ist, den Platz einzunehmen haben. In den Zwischenstationen ist die Ankunft des betreffenden Zuges ebenfalls in den hierzu bestimmten Lokalitäten abzuwarten. Die Ankunft wird durch ein Glockenzeichen angezeigt und nach dessen Eintreffen werden die Kondukteure den Wagen bezeichnen, auf welchem Plätze einzunehmen sein werden.

5. Das Besteigen der Wagen ist, wenn mit dem Horn das Zeichen gegeben worden, oder wenn sich der Wagenzug in Bewegung gesetzt hat, oder so lange er nicht zum vollkommenen Stillstande gebracht ist, untersagt.

6. Wer die festgesetzte Abfahrtszeit versäumt, hat weder auf einen Rückersatz für die gelöste Fahrkarte, noch auf irgend eine Entschädigung Anspruch, und es ist auch kein Austausch für eine spätere Fahrt zulässig.

7. Der Zutritt zu andern als jenen Räumen des Bahnhofes, welche zum Auf- und Absteigen bestimmt sind, ist den Reisenden nicht gestattet, und es haben sich dieselben auch von den Lokomotiven und von den Fahrgeleisen entfernt zu halten.

8. Das Oeffnen der Wagenthüren durch die Reisenden ist nur im Falle eines eingetretenen besonderen Vorfalles, bei welchem das Verweilen in den Wagen Gefahr bringen könnte, und worüber die Kondukteure Auskunft zu geben beauftragt sind, gestattet; in allen andern Fällen, besonders während der Fahrt, ist dies, so wie das Herausstellen auf die Plateform der Wagen, strenge untersagt, und noch weniger darf ein Absteigen versucht werden, ehe der Wagenzug in Stillstand gebracht ist. Bei vorkommenden Störungen wird übrigens dem Ersuchen der Kondukteure zum Absteigen von dem Wagen Folge zu geben sein.

Ueberhaupt haben sich die Reisenden auf ihren Sitzen ruhig zu verhalten. Das Besteigen der Bänke und das Uebersteigen der Lehnen, besonders aber das Hinausbeugen über die Seiten des Wagens und das Anlehnen an die Thüren ist nicht gestattet.

9. Die Fahrkarten sind von den Reisenden zu verwahren, auf Verlangen der Kondukteure und Revisoren vorzuzeigen und erst vor dem Eintreffen auf der Bestimmungsstation an den Kondukteur abzugeben.

Wer mit einer ungültigen oder wohl gar ohne eine Karte getroffen wird, muß die Fahrgebühr für die benutzte Wagenklasse und für die ganze Strecke, welche der Zug von seinem Abgangsorte zurückgelegt hat, dem Kondukteur sogleich bezahlen, welcher bei dem nächsten Expedite die Fahrkarte

sowohl für diese als auch für die von dem Reisenden noch zu befahrende Strecke zu lösen und demselben zu übergeben hat, und es wird in dem Falle, wo die absichtliche Benachtheiligung der Anstalt mit Grund zu vermuthen ist, die Weiterbeförderung verweigert.

10. Nach dem Eintreffen eines Zuges auf einer Zwischenstation haben, sobald der Zug in Stillstand gebracht ist, diejenigen die Wagen zu verlassen, welche auf der Station zurückbleiben. Die Weiterfahrenden haben das Absteigen möglichst zu vermeiden, und müssen im unvermeidlichen Falle jedenfalls vor dem mit dem Horne zur Abfahrt zu gebenden Zeichen den Wagen wieder besteigen.

Das Absteigen soll auf allen Stationen auf der gegen die Aufnahmsgebäude gerichteten Seite geschehen, und die Reisenden sollen am Bahnhofe nicht länger verweilen, als zur Empfangnahme des Gepäckes unumgänglich nöthig ist.

11. Wenn der Fall eintritt, daß Fahrten unterbrochen würden oder gar nicht vorgenommen werden könnten, hat der Reisende Anspruch auf den Rückersatz des bezahlten Fahrgeldes, jedoch nur für jene Bahnstrecke, auf welcher die Fahrt unterbleibt; außerdem haben die Passagiere keinen Anspruch auf Entschädigung zu machen.

12. Bei Elementar-Ereignissen oder andern Hindernissen, welche die Fahrt auf der Bahn in einer Strecke nicht fortzusetzen gestatten, wird für die Weiterbeförderung bis zur nächsten fahrbaren Strecke mittelst anderweitiger Fahrgelegenheiten ohne Entrichtung einer besondern Gebühr möglichst gesorgt werden.

13. Betrunkenen, Kranken und überhaupt solchen Personen, welche den Nebensitzenden durch ihre Nachbarschaft oder durch unanständiges Betragen lästig sind, wird die Mit- oder Weiterfahrt nicht gestattet, und diese haben auch keinen Anspruch auf den Rückersatz der bezahlten Fahrgebühr.

14. Das Tabakrauchen ist in den Wagen zweiter und dritter Klasse erlaubt, in der ersten Wagenklasse aber nur dann, wenn keiner der in derselben Abtheilung befindlichen Passagiere den Wunsch zur Unterlassung zu erkennen giebt.

Auf den Bahnhöfen ist das Tabakrauchen nur in den Hallen oder auf den Plätzen, wo aus- und eingestiegen wird, gestattet; in allen übrigen Räumen ist dasselbe auf allen Stationsplätzen verboten.

15. Gegenstände, welche längs der Bahn oder in den Wagen aufgefunden werden, sind bei der Kasse in Grätz mündlich oder schriftlich zu erfragen, und werden, wenn dieselben von den Parteien als ihr Eigenthum genau bezeichnet werden können, gegen Bestätigung verabfolgt.

16. Die bei der Bahnanstalt Angestellten haben für die Reisenden die ordnungsmäßigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten, und es ist ihnen strenge untersagt, Trinkgelder zu fordern.

17. Finden sich die Reisenden veranlaßt, über die bei der Bahnanstalt Angestellten Beschwerde zu führen, so haben sie diese in der Station, wo sie die Bahn verlassen, in das bei dem Expedite befindliche Beschwerdenbuch,

unter Angabe des Namens oder der Nummer des Angeklagten, dann unter Beisetzung des Namens und Wohnortes des Beschwerdeführenden, einzutragen. Mündliche Beschwerden sind auf der Station bei den mit einem Abzeichen versehenen Beamten anzubringen.

B. Tarif für Reisegepäck und Eilgut.

Jedem Reisenden ist gestattet, 50 Pfund leicht unterzubringendes Gepäck, welches jedoch selbst zu beaufsichtigen ist, portofrei mitzunehmen; Reisegepäck, welches über 50 Pfund wiegt, oder seines Volumens wegen zum Mitnehmen im Wagen nicht geeignet ist, oder welches überhaupt nicht unter eigener Aufsicht behalten werden wollte, ist besonders gegen Rezepisse aufzugeben und an Aufsichtsgebühr sind 4 kr. K. M. zu entrichten; außerdem sind für je 25 Pfund Reisegepäck oder für je 25 Pfund Eilgut zu bezahlen:

Von Mürzzuschlag nach	Langenwang	1	kr.
= = =	Krieglach	2	=
= = =	Kindberg	3	=
= = =	Marein	4	=
= = =	Kapfenberg	5	=
= = =	Bruck	5	=
= = =	Bärnegg	7	=
= = =	Mixnitz	7	=
= = =	Frohnleiten	9	=
= = =	Peggau	10	=
= = =	Klein-Stübing	10	=
= = =	Judendorf	11	=
= = =	Gratz	13	=
= Gratz nach	Judendorf	1	=
= = =	Klein-Stübing	2	=
= = =	Peggau	3	=
= = =	Frohnleiten	4	=
= = =	Mixnitz	5	=
= = =	Bärnegg	6	=
= = =	Bruck	7	=
= = =	Kapfenberg	8	=
= = =	Marein	9	=
= = =	Kindberg	9	=
= = =	Krieglach	11	=
= = =	Langenwang	12	=
= = =	Mürzzuschlag	13	=

Bestimmungen.

a) Ueber Reisegepäck.

1. Die Aufgabe des Gepäckes kann auf allen Stationen am Tage der Fahrt längstens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges geschehen. Das aufzugebende Gepäck muß gut emballirt sein und darf keine Flüssigkeiten

oder andere Gegenstände enthalten, welche durch Reibung oder auf irgend eine andere Weise Schaden verursachen könnten. Wer dieser Vorschrift zuwider handelt, hat den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Jedes aufzugebende Gepäckstück soll mit dem Namen des Eigenthümers und mit dem Bestimmungsorte deutlich bezeichnet sein. Wer unbezeichnetes Gepäck aufgiebt, hat sich zu überzeugen, ob der bei der Aufgabe auf das Gepäck befestigt werdende Stationszettel mit der Nummer des Rezepisses und mit der richtigen Bestimmungsstation bezeichnet ist.

2. Für das ordnungsmäßig aufgegebene Reisegepäck wird bis unmittelbar nach der Ankunft des Zuges in der Bestimmungsstation die Haftung übernommen, und dasselbe wird zu dieser Zeit, gegen Zurückstellung des Rezepisses, den Reisenden verabfolgt.

Für jenes Gepäck, welches nicht gleich in Empfang genommen oder nicht binnen 24 Stunden abgeholt wird, sind 3 kr. an Lagerzins zu entrichten, und es findet nach dieser 24stündigen Frist keine Haftung mehr Statt.

3. Sollte der Fall vorkommen, daß ein Rezepisse in Verlust geräth, so muß sich der Reisende vor der Verabfolgung des Gepäckes befriedigend legitimiren, und hat angemessene Sicherstellung zu leisten, so wie den Empfang des Gepäckes schriftlich zu bestätigen.

4. Für aus Verschulden der Angestellten in Verlust gerathenes Gepäck wird gegen Rückgabe des Rezepisses, und zwar für jedes Sporco-Pfund eine Entschädigung von Einem Gulden Konv. Münze geleistet.

5. Beschädigtes Gepäck, so wie jenes, bei welchem ein Abgang Statt findet, wird, wenn kein gütliches Uebereinkommen über den Betrag der Entschädigung zu Stande kommt, als in Verlust gerathen behandelt, und dafür die unter 4. bestimmte Entschädigung geleistet, wogegen von Seite der Reisenden kein Anspruch auf das Gepäck zu machen ist.

6. Wenn der Verlust, Abgang oder eine Beschädigung durch mangelhafte oder unzureichende Emballage, oder überhaupt durch Verschulden der Partei entsteht, wird keine Entschädigung geleistet.

7. Es steht jedem Reisenden frei, sein Gepäck für die Zeit des Transports desselben und für die darauf folgenden 24 Stunden mit einem höheren als unter 4. bestimmten Werthe gegen Entrichtung einer Assekuranzprämie von einem halben Prozente des angegebenen Werthes zu versichern; die diesfälligen Versicherungsbedingnisse sind bei den Expediten einzusehen.

8. Bei der Verabfolgung des Gepäckes hat der Reisende dasselbe zu prüfen, und für den Fall einer Statt gehabten Beschädigung, eines Abganges oder eines eingetretenen Verlustes, sogleich den Entschädigungsanspruch anzumelden, da spätere Reklamationen nicht berücksichtigt werden können.

9. Auf den Hauptstationen Mürzzuschlag, Bruck und Gratz sind verantwortliche Gepäckträger bestellt, welche am Arme ein numerirtes Abzeichen tragen. Es steht den Reisenden frei, sich der Träger zu bedienen oder nicht. Der Tarif für den Trägerlohn ist in den genannten Stationen angeschlagen, und es darf von den Trägern unter keinem Vorwande eine höhere Gebühr gefordert werden. Ist in Gratz bei der Hinwegschaffung des Gepäckes die

Gefällslinie zu passiren, so hat der Eigenthümer bei der Revision daselbst gegenwärtig zu sein.

b) Ueber das Eilgut.

1. Mit den Personen- und gemischten Zügen wird auch von und nach allen Stationen Eilgut befördert, wenn die Aufgabe desselben längstens eine Stunde vor Abgang des betreffenden Zuges, in keinem Falle aber später als sieben Uhr Abends Statt findet. Der Aufgeber erhält dafür einen Aufnahmsschein.

2. Jeder Eilsendung ist ein gehöriger Frachtbrief, und jenen Gegenständen, für welche es erforderlich ist, das zollamtliche Deckungs-Dokument beizugeben. In Ermangelung des letztern wird die Sendung gar nicht, und in Ermangelung des erstern nur dann angenommen, wenn der Versender den Frachtbrief beim Expedite verfassen läßt, wofür jedoch die festgesetzte Gebühr zu entrichten ist.

3. Die im Tarife festgesetzten Gebühren sind entweder bei der Aufgabe zu entrichten oder zur Entrichtung an den Empfänger anzuweisen. Die Auszahlung nachzurechnender Spesen kann nur nach den beim Frachten-Transporte diesfalls festgesetzten Bestimmungen, somit nur für die Stationen Gratz, Peggau, Bruck, Kindberg und Mürzzuschlag geschehen.

4. Nach dem Eintreffen des Eilgutes auf der Bestimmungsstation wird entweder die Weiterbeförderung nach den für den Waarentransport veröffentlichten Bestimmungen besorgt, oder, wenn die Sendung auf der Bestimmungsstation an den Empfänger zu verabfolgen ist, wird dieser schriftlich avisirt, wonach dasselbe im Verlaufe von 48 Stunden abzuholen ist. Auf den Hauptstationen Mürzzuschlag, Bruck und Gratz wird das Eilgut auf Verlangen, gegen Entrichtung der festgesetzten Trägergebühr, an die Adresse entweder noch am Tage der Ankunft oder spätestens am nächsten Tage zugestellt, wenn nicht eine zoll- oder gefällsamtliche Amtshandlung vorzunehmen ist, bei welcher die Partei selbst zugegen sein muß.

5. Alle Gegenstände, welche beim Reisegepäck von der Beförderung ausgeschlossen sind, werden auch nicht als Eilgut aufgenommen, und bei verheimlichter Beipackung ist ebenfalls für den daraus entstehenden Schaden zu haften. Eben so ist die Beförderung von Briefen und postpflichtigen Packeten nach gegenwärtigen Bestimmungen nicht zulässig.

6. In Bezug auf die Haftung, Entschädigung, Versicherung und den Lagerzins gelten für das Eilgut dieselben Bestimmungen wie für das Reisegepäck.

C. Beförderung von Equipagen, Pferden und Hunden.

Equipagen, und zwar: Steirer, leichte Jagd- und Wurstwagen, dann unbepackte zweispännige Kaleschen und Pritschken zahlen 48 kr. pro Meile; zweisitzige bepackte Kaleschen und Pritschken, dann zweispännige Stadtschwimmer 1 fl. pro Meile; bepackte viersitzige Kaleschen und Pritschken, dann zweispännige Reiseschwimmer und Kourrier-Koupé's 1 fl. 12 kr. pro Meile, und

zwei- und vierspännige schwerbepackte Reiseschwimmer, Reise-Landauer und Fourgons 1 fl. 24 kr. pro Meile.

Für ein einzelnes Pferd kommen 48 kr., für zwei Pferde 1 fl., für drei Pferde 1 fl. 12 kr., bei mehr als drei Pferden aber für jedes Stück 30 kr. pro Meile zu entrichten.

Bestimmungen.

1. Equipagen werden nur auf und nach den Stationen Mürzzuschlag, Kindberg, Bruck, Mixnitz, Peggau und Gratz zur Beförderung aufgenommen. Sie sollen, wo möglich, Tags vorher avisirt, und müssen in jedem Falle wenigstens eine Stunde vor dem Abgange des Zuges, mit welchem sie zu befördern sind, in den Bahnhof gebracht, bei dem Expedite gegen Entrichtung der tarifsmäßigen Gebühr und gegen Rezepisse aufgegeben werden.

2. Die dazu gehörigen Passagiere und Dienerschaft, deren Anzahl nicht größer sein darf, als die Equipagen Sitze enthalten, haben, und zwar erstere Fahrkarten dritter Klasse und letztere vierter Klasse zu lösen, und die Passagiere können in den Wagen erster Klasse, die Dienerschaft in den Wagen dritter Klasse Platz nehmen.

3. Sowohl die Fahrkarten als auch die Rezepisse über die Equipagen sind den Kondukteuren oder Revisoren auf Verlangen vorzuweisen, und erstere sind vor, letztere aber nach dem Eintreffen auf den Bestimmungsstationen abzugeben.

4. Es wird dafür gesorgt werden, daß auf den Hauptstationen Mürzzuschlag, Bruck und Gratz zur weiteren Beförderung der auf der Bahn angelangten Equipagen Postpferde stets in Bereitschaft stehen.

5. Uebrigens wird bei allen Expediten, bei welchen Equipagen aufgegeben werden, die Bestellung von Pferden, welche die Ankunft der Equipagen auf den Bestimmungsstationen zu erwarten haben, gegen Erlag der festgesetzten Bestellungsgebühr von 30 kr. Konv. Münze übernommen, wenn die Anmeldung wenigstens eine Stunde vor Abgang desjenigen Zuges geschieht, welcher unmittelbar vor dem zur Beförderung der Equipagen bestimmten Zuge nach der betreffenden Station abgeht.

6. Pferde werden ebenfalls nur auf und nach den sub 1. benannten Stationen und nach den in jener Nummer weiter enthaltenen Bestimmungen aufgenommen.

7. Jedes zur Begleitung und Aufsicht über die Pferde beigegebene Individuum hat eine Fahrkarte vierter Klasse zu lösen; diese, so wie die Rezepisse über die Aufgabe der Pferde, dem Kondukteur oder Revisor auf Verlangen vorzuweisen, erstere vor und letzteres bei dem Eintreffen auf der Bestimmungsstation abzugeben. Es werden zwar auch Pferde ohne Begleitung befördert, jedoch wird für das Entspringen oder für Beschädigungen derselben nicht gehaftet, und es muß dafür gesorgt werden, daß solche Pferde auf den Bestimmungsstationen nach dem Eintreffen des Zuges abgeholt werden.

8. Die Reisenden dürfen in den Wagen nur Schooßhunde, und selbst diese nur dann mitnehmen, wenn sie immer auf dem Schooße gehalten werden und wenn von keinem der Mitfahrenden eine Einwendung dagegen gemacht wird. Hunde, welche in dem Wagen nicht mitgenommen werden wollen oder nicht mitgenommen werden dürfen, werden in eigenen Behältern befördert, und müssen bei dem Expedite gegen Rezepisse und gegen Bezahlung von 3 kr. pro Meile aufgegeben werden. Die zur Befestigung der Hunde erforderlichen Mittel haben die Eigenthümer selbst beizubringen und sich von deren sicheren Anlegung zu überzeugen, indem weder für das Entspringen noch für Beschädigungen eine Haftung übernommen wird. Wenn die Gebühr unter 10 kr. entfallen würde, so sind dennoch 10 kr. pro Stück zu entrichten.

Für die Beförderung über den Semmering und Verbindung des Verkehrs auf der K. K. Staats-Eisenbahn mit jener auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn gelten folgende Bestimmungen:

1. Die K. K. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft hat für die Zeit, als auf der Strecke von Gloggnitz bis Mürzzuschlag die Staatsbahn nicht erbaut ist, die besondere Verpflichtung übernommen, solche Einrichtungen zu treffen, daß Personen und Waaren, in Ansehung welcher von diesen Einrichtungen Gebrauch gemacht werden will, in dieser Strecke auf eine anständige und bequeme Weise mit möglichster Beschleunigung und gegen billige Preise befördert werden, und zu einer Zeit nach Mürzzuschlag und umgekehrt nach Gloggnitz gelangen, damit das Eintreffen der Personen an diesen Orten zur Zeit, welche für das Abgehen der Züge von dort festgesetzt ist, keine Störung erleide.

2. Zu diesem Ende sind mit den auf der K. K. Staats-Eisenbahn festgesetzten regelmäßigen Fahrten auch regelmäßige Fahrten auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn so in Verbindung gebracht, daß Personen und Sachen, welche auf der Staats-Eisenbahn von den in der Richtung nach Wien verkehrenden Zügen Gebrauch machen, nach der Uebersetzung des Semmerings von Gloggnitz gegen Wien, und daß umgekehrt jene, welche von den bestimmten Fahrten auf der Wien-Gloggnitzer Bahn in der Richtung von Wien Gebrauch machen, nach der Uebersetzung des Semmerings von Mürzzuschlag aus gegen Gratz ungesäumt weiter befördert werden.

3. Der K. K. Postmeister und Lohnkutscher Franz Seister hat sich gegen die Direktion der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft verbindlich gemacht, alle Passagiere, welche, ohne mit den K. K. Postwagen zu reisen, dennoch die Fahrten auf beiden obengenannten Eisenbahnen benutzen wollen, sogleich nach ihrer Ankunft in Gloggnitz oder Mürzzuschlag über den Semmering auf eine anständige Weise und in einem Zeitraume zu befördern, daß dieselben noch zeitig genug vor dem Abgange des Trains in den Bahnhöfen anlangen.

4. Die zu diesem Behufe nöthigen Fahrkarten sind sowohl auf allen Stationen der K. K. Staats-Eisenbahn als auch bei allen bedeutenderen

Stationen der Gloggnitzer Bahn gegen Vorausbezahlung von 5 fl. K.-M. für eine viersitzige Kalesche, von 1 fl. 20 kr. K.-M. für einen Platz im geschlossenen Gesellschaftswagen, und von 1 fl. K.-M. für einen Platz im offenen Stellwagen (letztere jedoch nur für die Tagfahrten), zu bekommen, und es werden besonders die P. T. Reisenden von Wien und Gratz ersucht, sich diese Karten Tags vorher zu lösen, weil hiervon die unverweilte Beförderung abhängig ist, indem für die anderen Passagiere, welche nicht früher avisirt worden sind, erst bei ihrer Ankunft in Gloggnitz oder Mürzzuschlag gesorgt, und denselben das sichere Eintreffen vor dem Abgange des Trains nicht verbürgt werden kann.

5. Jeder Passagier kann Felleisen, Mantelsäcke, Reisetaschen, Hutschachteln und dergl., im Gesammtgewichte von höchstens 50 Pfund, bei der Fahrt über den Semmering unter eigener Aufsicht unentgeltlich auf dem ihm zugewiesenen Wagen mit sich führen. Alles andere Reisegepäck ist der Gepäcks-Expedition auf dem betreffenden Bahnhofe zur Beförderung von Gloggnitz nach Mürzzuschlag oder vice versa zu übergeben, und erst nach der Fahrt über den Semmering wieder in Empfang zu nehmen, wofür jedoch nebst dem Bahnfrachtlohne die Gebühr für den Transport über den Semmering mit 10 kr. K.-M. von 1 bis 50 Pfund, und mit 20 kr. K.-M. pro Zentner bei der Aufgabe entrichtet werden muß. Voluminöse Gepäckstücke, dann Einrichtungen und große Kisten, endlich Waaren verschiedener Art können nicht mitgenommen, sondern müssen als Eilgut entweder voraus oder nachgesendet werden.

6. Hinsichtlich der Haftung und Assekuranz für den Gepäcktransport über den Semmering haben dieselben Bestimmungen zu gelten, welche für beide Bahnen vorgeschrieben sind.

7. Bei der Bestellung von ganzen Wagen ist die Mauth von den Passagieren abgesondert zu bezahlen, dagegen haben jene Passagiere, welche sich Gesellschafts- oder Stellwagenkarten gelöst haben, keine weitere Gebühr zu entrichten.

8. Die Reisenden von Mürzzuschlag erhalten zur Vermeidung jedes Aufenthaltes blos am Gloggnitzer, und jene von Gloggnitz nur am Mürzzuschlager Bahnhofe die nöthigen Speisen und Getränke um billigst festgesetzte Preise. Den Kutschern ist verboten, Trinkgelder zu fordern oder unterweges einzukehren.

9. Diejenigen, welche von der erwähnten Einrichtung keinen Gebrauch machen, sondern mit eigenen oder mit anderen Gelegenheiten den Semmering überschreiten, müssen auch selbst dafür sorgen, daß sie zu gehöriger Zeit in Mürzzuschlag oder Gloggnitz eintreffen, wenn sie von der in Verbindung stehenden Eisenbahnfahrt Gebrauch machen wollen, da auf deren Verspätung keine Rücksicht genommen werden kann, sondern die Abfahrt des Zuges zur bestimmten Zeit Statt finden wird.

10. Eilgut kann auf allen Stationen der Staatsbahn zur Beförderung auf dieser über den Semmering und auf der Wien-Gloggnitzer Bahn bis auf die Bestimmungsstation, und ebenso auf allen Stationen der Wien-Gloggnitzer

Bahn zur Beförderung auf dieser über den Semmering und auf der Staatsbahn bis auf die Bestimmungsstation aufgegeben werden; es muß aber bei der Aufgabe die Bestimmungsstation angegeben und die festgesetzten Gebühren für die Beförderung auf beiden Bahnen und über den Semmering gleichzeitig entrichtet oder angewiesen werden.

11. Durch das bei der Aufgabe des Eilgutes auf der Staats-Eisenbahn oder auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn empfangene Rezepisse, und durch den im Falle stattgehabter Versicherung erhaltenen Versicherungsschein, ist die Partei für die richtige Beförderung auf der Staatsbahn, über den Semmering und auf der Wien-Gloggnitzer Bahn, dann für den Anspruch auf Entschädigungen bei allenfälligen Verlusten oder Beschädigungen nach den gegenwärtigen Bestimmungen gedeckt.

Dagegen erlischt nach der Verabfolgung des Eilgutes auf der Bestimmungs-Station jeder Anspruch auf Entschädigung sowohl für die auf der Staatsbahn, als auch auf der Wien-Gloggnitzer Bahn aufgegebenen Gegenstände.

12. Equipagen, Pferde und Hunde werden auf jeder der beiden Bahnen nur bis zur Endstation Mürzzuschlag und beziehungsweise Gloggnitz befördert. Zur weiteren Beförderung der Equipagen über den Semmering stehen jedoch sowohl in Mürzzuschlag als auch in Gloggnitz stets Post- und Privatpferde in Bereitschaft, welche sie bis zu der für die Abfahrt des in Verbindung stehenden Zuges bestimmten Zeit auf die entgegengesetzte Station über den Semmering bringen, um von dort gegen erneuerte Aufgabe und Entrichtung der weiteren tarifmäßigen Gebühren weiter befördert zu werden.

Das Verweilen der Equipagen unterweges ist zu vermeiden, weil die Fahrt über den Semmering in der festgesetzten Zeit geschehen muß und auf verspätete Equipagen mit der Abfahrt der Eisenbahnzüge nicht gewartet werden kann.

13. Pferde und Hunde werden in den beiden Stationen Mürzzuschlag und Gloggnitz an die Eigenthümer verabfolgt und diese haben für die zeitgemäße Beförderung über den Semmering selbst zu sorgen, und müssen dieselben sodann zur weiteren Beförderung auf der Bahn in Mürzzuschlag oder Gloggnitz neuerdings gegen Rezepisse aufgeben und die weiteren tarifmäßigen Gebühren entrichten, wobei zu bemerken ist, daß Hunde auch in den zur Fahrt über den Semmering bestimmten Wagen nicht mitgenommen werden dürfen, wenn sie zu groß sind oder wenn einer der Mitfahrenden eine Einwendung dagegen macht.

D. Tarif für die Beförderung von Gütern,

berechnet nach dem Meilen-Ausmaße mit Inbegriff der Auf- und Abladegebühren pro Wiener Sporkozentner in Konventionsmünze, wobei jedoch bemerkt wird, daß die Bruchtheile unter einem halben Kreuzer weggelassen, die einen halben und darüber betragenden als ganze Kreuzer angenommen sind.

Von Mürzzuschlag nach	Wagenklasse I.	Wagenklasse II.	Von Gratz nach	Wagenklasse I.	Wagenklasse II.
Langenwang	2	2	Judendorf	2	2
Krieglach	2	3	Klein = Stübing	3	4
Kindberg	3	5	Peggau	3	4
Marein	4	6	Frohnleiten	4	6
Kapfenberg	5	7	Mirnitz	5	8
Bruck	5	8	Bärnegg	5	8
Bärnegg	6	9	Bruck	6	10
Mirnitz	6	10	Kapfenberg	7	11
Frohnleiten	8	12	Marein	7	12
Peggau	8	13	Kindberg	8	13
Klein=Stübing	9	14	Krieglach	9	15
Judendorf	10	15	Langenwang	10	15
Gratz	10	17	Mürzzuschlag	10	17

Tarifsatz pro Zentner und Meile in K.=M. für Waaren I. Klasse $\frac{3}{4}$ kr. — II. Klasse $1\frac{1}{4}$ kr.

I. Der Frachtpreis wird nie geringer als mit 10 kr. berechnet.

II. Für voluminöse Gegenstände ist, wenn sie nicht einen verhältnißmäßig zu großen Raum einnehmen und nicht schwierig zu verpacken und zu verführen sind, das Doppelte der 1. Preisklasse, und für alle sonstigen voluminösen oder jene Gegenstände, welche einer eigenen Transports=Vorkehrung bedürfen, als: Pulver, Salpeter, Terpentinöl, Vitriolöl, Zündapparate, das Zweifache der 2. Preisklasse zu entrichten.

III. Colli unter 100 Pfund werden zu einem Zentner angenommen. Bei größeren Lasten bleibt ein Uebergewicht von 1 bis 49 Pfund über die Zentnerzahl außer Anschlag; ein Uebergewicht von 50 Pfund und darüber aber wird als ein Zentner angesehen und berechnet.

1. Die Auf= und Abladegebühr beträgt 1 kr. pro Zentner.

2. Auf den kleinen Zwischenstationen werden Frachten nur in dem Falle zur Beförderung angenommen, wenn die Last den Tag vor ihrer Beförderung bei dem Stationsbeamten angemeldet wird und dieselbe wenigstens 40 Zentner ausmacht.

3. Gold, Silber, Galanteriewaaren und dergleichen gestickte Artikel, Sammt und Seide, werden blos als Eilgut aufgenommen und behandelt.

4. Für Frachten, welche nicht gleich abgeholt, sondern eingelagert werden, ist nach fünf Tagen, den Tag der Ankunft und bezüglich der Einlagerung mitgerechnet, ein Lagerzins zu entrichten, welcher für Bau=, Binder= und Tischlerholz, welches im Freien gelagert wird, $\frac{1}{20}$ kr. pro Zentner und Tag, für Brennholz in 1 kr. pro Klafter und Tag, und für jeden sonstigen Fracht=Artikel in $\frac{1}{2}$ kr. pro Zentner und Tag besteht.

5. Für Separatzüge, welche 24 Stunden früher anzumelden sind, ist festgesetzt, daß das Gewicht der zu verfrachtenden Waare 1200 Zentner betragen müsse, oder, daß bei einem mindern Gewichte die Frachtgebühr von 1200 Zentner entrichtet wird.

6. An Assekuranzgebühr ist für Waaren 1. Klasse in der Strecke von

Mürzzuschlag bis Gloggnitz ohne Unterschied der Entfernung $\frac{3}{5}$ kr. pro Zentner, und für Waaren 2. Klasse $\frac{3}{5}$ kr. pro Zentner zu entrichten.

Equipagen, Güterwagen, Feuerspritzen werden nach dem Preistarife der Waaren 2. Klasse berechnet. Erstere werden nur emballirt mit dem Lastzuge befördert. Das Normalgewicht ist folgendes: Steierer-, Jagd- und Wurstwagen, zweisitzige Kaleschen und Pritschken, zweisitzige Stadtschwimmer 25 Zentner. — Ein leerer Güterwagen 25 Zentner. — Eine Feuerspritze kleinerer Gattung 25 Zentner. — Viersitzige Kaleschen und Pritschken, zweisitzige Reiseschwimmer und Kourier-Koupé's 30 Zentner. — Ein einspänniger, beladener Güterwagen 30 Zentner. — Eine Feuerspritze größerer Gattung 30 Zentner. — Viersitzige, schwere Reiseschwimmer, Reise-Landauer und Fourgons 40 Zentner. — Ein zweispänniger, beladener Güterwagen 50 Zentner.

Die Transporttaxe für lebende Thiere wird nach den Preisen für Waaren 1. Klasse nach folgendem Normalgewichte berechnet. Rindvieh: Für ein Mutterkalb 1 Zentner. — Für ein jähriges Kalb 3 Zentner. — Für einen Stier, eine Kuh oder einen Ochsen 6 Zentner.

Die letzten drei Gattungen Vieh werden aber nur dann zu dem bemerkten Gewichte angenommen, wenn sieben Stücke zugleich zur Beförderung übergeben werden, ein einzelnes Stück wird für 15 Zentner, zwei einzelne Stücke werden für 25 Zentner, drei Stücke für 30 Zentner, vier Stücke für 38 Zentner und fünf bis sechs Stücke für 45 Zentner berechnet, und diese Bestimmungen gelten nur für solches Vieh, welches aufrecht im Wagen gestellt werden kann. Jedes Stück, welches im Wagen liegend transportirt werden muß, wird für 30 Zentner angenommen.

Borstenvieh. Für vier Stück Spanferkel 1 Zentner. — Für zwei Stück Frischlinge 1 Zentner. — Für ein Stück ungemästetes Schwein 1 Zentner. — Für ein Stück gemästetes Schwein 2 Zentner.

Schafe und Ziegen. Für zwei Stück Lämmer oder Kitze 1 Zntr. — Für ein Schaf oder Widder 1 Zentner. — Für ein Stück Geis oder Bock 1 Zentner. — Für ein Stück Hammel oder Schöps 1 Zentner.

Diese Feststellung gilt jedoch nur für Triebe von oder über 20 Stück, für einzelne, oder bis zur Zahl 19 zur Beförderung überbrachte Stücke sind die Frachtgebühren doppelt zu entrichten.

Pferde. Für ein Stück, ob Füllen oder ausgewachsen, 12 Zentner. — Weniger als zwei Stücke werden zum Transporte mit den Lastzügen nicht angenommen.

Die wegen Beaufsichtigung des Viehes mitfahrenden Personen haben die Fahrkarte der IV. Klasse zu lösen.

Klassifikation der Waaren.

I. Klasse (mit $\frac{3}{4}$ kr. pro Sporkozentner und Meile).

Alabaster, roh, in Stücken. Alaun. Anis (verpackt). Antimonium. Asche (verpackt). Bausteine. Bier in Fässern. Bimsstein (verpackt). Binderarbeit, zerlegte. Blech. Blei und Bleiglätte. Bleiweiß. Bleizucker. Branntwein in Fässern. Brod (verpackt). Buchdrucker-Buchstaben. Buch-

druckerschwärze. Butter. Cement (verpackt). Chlorkalk (verpackt). Cichorien und Fabrikate. Colophonium. Eicheln (verpackt). Eisen und Eisenwaaren (mit Ausnahme der in anderen Klassen genannten). Erde aller Art (verpackt). Essig in Fässern. Eier. Färberröthe. Farbhölzer in Stücken. Feuer- und Schleifsteine. Flachs in Emballage. Fleisch aller Art von Hausthieren (verpackt). Gemüse (verpackt). Getreide aller Art (verpackt). Gips (verpackt). Glätte. Hanf (verpackt). Hefe. Hirschhorn, gebrannt. Holz, zum Gebrauche für Tischler und Wagner zum Baue, als: Stämme, Balken, Bretter, Latten, Stöcke rc., Holz zum Brennen, und zwar der Stoß mit zwei Kreuzstößen aufgestellt, 2 Klafter lang, 1 Klafter hoch: die Klafter hartes 3′ zu 24 Zentner; 2½′ zu 22 Zentner, die Klafter weiches 3′ zu 20 Zentner, 2½′ zu 18 Zentner. Holzkohlen in Säcken. Holzrinde (verpackt). Honig. Hörner und Hornspitzen (verpackt). Hülsenfrüchte aller Art (verpackt). Kalk (verpackt). Käse. Kerzen. Klauen (verpackt). Kleien (verpackt). Kleesaamen (verpackt). Knoblauch (verpackt). Knochen (verpackt). Knollengewächse aller Art (verpackt). Knoppern und Knoppernmehl (verpackt). Kreide (verpackt). Kümmel (verpackt). Kupfer. Kupferasche (verpackt). Leckwaaren (Povidl). Leim (verpackt). Leimleder (verpackt). Lein (verpackt). Leinwand, Rupfen- und ordinäre ohne Emballage, jedoch ohne Haftung für Beschmutzung. Leinzelten. Lohe (verpackt). Lumpen (verpackt). Marmor. Mehl. Messing und alle übrigen Kompositionen aus unedlen Metallen. Metall. Meth in Fässern. Milch. Mineralwasser. Most in Fässern. Mühlsteine aller Art (verpackt). Oele in Fässern. Oelkuchen. Papier ohne Emballage, jedoch ohne Haftung für Beschmutzung. Pech. Pottasche (verpackt). Preßspäne. Reiß. Reps (verpackt). Salz und Salpeter. Sand und Streusand (verpackt). Schiefersteine und Rechentafeln. Schleifsteine. Schmalz. Schmelztiegel (verpackt). Schmeer. Schröte. Schuhwichse. Schwefel (hart verpackt). Seife. Senf. Soda (verpackt). Sumach (Schmack). Spodium. Stärke. Steinkohlen. Syrup. Terpenthin. Theer. Thran. Tinte und Tintenpulver. Unschlitt. Vitriol. Wachsleinwand. Wein in Fässern. Weinstein (verpackt). Ziegel. Zinn. Zink. Zucker. Zwiebeln (verpackt). Zwetschkenkerne verpackt).

Anmerkung. Alle jene Artikel, bei denen „verpackt" bemerkt ist, werden, wenn sie in unverpacktem Zustande aufgegeben werden, nach dem Tarife der 2. Klasse berechnet.

II. Klasse (mit 1¼ kr. pro Sporkozentner und Meile.

Arrak. Arsenik. Arzneikräuter. Austern und Muscheln. Balsam. Bastrohr und Bastfäden. Baumwolle und deren Abfälle. Baumwollenwaaren. Beinstreu. Bernstein. Besen aller Art. Bier in Flaschen und Kisten. Blechwaaren. Bleistifte. Borsten. Bücher. Büchsenmacherarbeiten. Bürstenbinderarbeiten. Chemische Arzneien und Farben. Chokolate. Cochenille. Decken von Rohr, Stroh, Schilf, Bast. Elfenbein, geraspelt und in Stücken. Farbhölzer, geraspelt und geschnitten. Federkiele. Felle und Häute. Feuerschwamm, nur in Kisten. Fischbein und Fischbarten. Fische aller Art. Firnisse aller Art. Flammruß. Garne aller Art. Glas und Glaswaaren. Gummen und Harze. Haare aller Art. Hanfwaaren und Seilerarbeiten.

Hausenblasen. Häute aller Art. Hirschhorn (verpackt). Holzkohlen (ledig). Hopfen. Holzarbeiten von Bautischlern und Wagnern. Indigo. Kastanien (Maronen). Kochgeschirr (eisernes, ledig). Kölnerwasser. Korkholz. Kleider und Wäsche. Krebse. Kupfergeld. Lack aller Art. Leder aller Art. Leinwaaren in Kisten und Ballen. Liqueure aller Art. Maschinen und Maschinentheile von Eisen. Matten von Rohr, Stroh, Schilf, Bast. Mehlspeisen. Meerschaum. Messingwaaren und dergleichen Arbeiten. Musikalien. Nürnberger Krämerei. Oblaten. Olitäten in Flaschen und Kisten. Palmzweige (dürre). Papier (emballirt). Peitschenstöcke. Pelzwerk. Porzellan (verpackt). Quecksilber. Querzitronen. Rum. Sämereien, die in der I. Klasse nicht besonders genannt sind. Schafwolle. Schafwollenwaaren. Schindeln. Schnecken. Schwämme aller Art. Schuhmacherarbeiten. Spezerei-, Material-, Kolonialwaaren und Südfrüchte. Spielkarten. Stahlwaaren. Steingut. Steinmetzarbeiten (feinere). Stuhlrohr. Tabak. Tapeten aller Art. Töpferwaaren aller Art (verpackt). Tuschfarben. Wachs. Waschblau. Wein in Flaschen, Kisten und Körben. Wildpret aller Art. Zwieback. Zwirn.

Bei Hasen, welche in Wagen auf Stangen gehängt transportirt werden sollen, ist das Normalgewicht der Stange mit 10 Stück auf 90 Pfund angenommen.

Voluminöse und den Transport gefährdende Gegenstände.

Mit dem doppelten Preise I. Klasse.

Bettzeug. Bilder. Bildhauerarbeiten, Binderarbeiten und Drechslerarbeiten im Ganzen. Drechslerarbeiten. Federn. Handschuhmacherarbeiten. Hirschhörner in Stücken. Holzwaaren, die in den andern Klassen nicht bezeichnet sind. Hüte. Kardendisteln (Rauhkarden). Korkholz-Erzeugnisse. Lampen. Maschinen. Maschinentheile und Modelle. Musikalische Instrumente. Optische Instrumente. Oefen von Blech. Palmzweige (grüne) in Kisten. Paradisäpfel. Parfümerien. Posamentirarbeiten. Rahmen aller Art. Riemer-, Täschner-, Sattlerarbeiten, mit Ausnahme von Wagenspiegeln. Uhrmacherwaaren (Groß-). Vergolder-Holzarbeiten. Zuckerbäckereien.

Leere Gefäße, als: Fässer, Kisten, Körbe, Butten 2c. Kommen diese Gegenstände als Rückfracht vor, so wird die Gebühr für selbige nach der 1. Waarenklasse berechnet.

Mit dem doppelten Preise II. Klasse.

Blumen (künstliche). Lebende Bäume, Stauden, Pflanzen und Blumen in Ballen und Töpfen. Marchande des Modes-Arbeiten. Möbel. Theater-Dekorationen. Töpferwaaren (ledig).

Die nachstehenden Artikel müssen mit einem besonderen Frachtbriefe, ausgeschieden von jedem andern Gute, aufgegeben werden: Pulver, Salzgeist, Scheidewasser, Terpentinöl, Vitriolöl, Zündapparate 2c.

Für alle Artikel, welche hier nicht speziell aufgeführt sind, wird der Frachtlohn in so lange in der II. Klasse und resp. nach dem Tarife für voluminöse Gegenstände berechnet, bis sie in eine bestimmte Klasse eingereiht werden.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Auf allen und nach allen in dem Preistarife für den Waarentransport

benannten Stationen können Frachtgegenstände, gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühr, mit Rücksicht auf die Klassifikation der Waare und mit Rücksicht auf die im §. 5. enthaltene Bestimmung, bezüglich auf die Zwischenstationen, zur Beförderung aufgegeben werden.

2. Auch werden solche Güter zur Beförderung auf der Bahn übernommen, welche aus, von der Bahn entfernten Orten, durch Frächter an die Bahnanstalt gelangen, und es wird auch deren Weitersendung nach Plätzen, die entfernt von der Bahn liegen, eingeleitet.

3. Bei jenen Frachtgegenständen, welche die Bahnanstalt zur Weiterbeförderung auf der Bahn und von dieser bis an den Bestimmungsort erhält, werden auch die mit der Spedition verbundenen Geschäfte in folgender Art besorgt; es wird nämlich:

a. die Auszahlung der auf dem Frachtgegenstande haftenden Fuhrlohne und Spesen geleistet, und es werden den Fuhrleuten, wenn die im Frachtbriefe bedungene Lieferzeit überschritten ist, und diese Ueberschreitung nicht durch obrigkeitliche Zeugnisse gerechtfertigt werden kann, verhältnißmäßige Einhalte oder Abzüge zu Gunsten der Einsender oder Empfänger, je nachdem das Aviso lautet, gemacht werden.

b. Es wird die gefällsamtliche Behandlung veranlaßt, wenn dem Fracht-Gegenstande die hierzu erforderlichen Dokumente beigegeben sind. Im entgegengesetzten Falle kann die Waare weder der zollamtlichen Behandlung unterzogen, noch auch weiter befördert werden. Hiervon wird die Partei sogleich in Kenntniß gesetzt werden.

c. Für im beschädigten Zustande überbrachte Frachtgegenstände werden den Frächtern zu Gunsten des Kommittenten Einbehalte oder Abzüge gemacht, wenn der Betrag des Schadens die Summe des Frachtlohns nicht übersteigt. Die Einbringung der Ersätze für größere Beschädigungen wird durch Einschreiten gegen den Fuhrmann bei Gericht einzubringen getrachtet werden.

d. Bei Frachtgegenständen, die von der Bahn aus weiter zu befördern sind, wird auf Verlangen der Partei die Assekuranz besorgt. Die entfallende Assekuranzprämie, so wie auch jede andere erweisliche Auslage und die Bahnfrachtgebühr kann entweder im voraus entrichtet oder nachgenommen werden.

e. Es wird besondere Sorge getragen werden, den Frachtlohn für die Weiterbeförderung auf das billigste und die Lieferzeit auf das kürzeste zu bedingen, und es werden zu deren Weiterbeförderung, wenn die Partei den Frächter nicht selbst namhaft macht, keine anderen als verläßliche Spediteure gewählt werden, deren Firma den Versendern bekannt gemacht wird.

4. Die Haftung der Bahnanstalt erlischt bei Uebergabe der Frachtgegenstände an die Partei oder an den Güterbeförderer.

Außer diesen allgemeinen Bestimmungen sind noch besondere Bestimmungen:

1. Ueber die Aufgabszeit und Aufgabsorte:
2. über die erforderlichen Dokumente und über deren Beschaffenheit;

3. über die Beschaffenheit der zur Aufnahme geeigneten Frachtgegenstände;
4. über Gewichtbestimmung;
5. über die Frachtpreise;
6. über die Spesen-Nachnahme;
7. über die Haftung und Versicherung;
8. über die Verabfolgung der Frachtgegenstände an den Empfänger;
9. über Lagerzins;
10. über die Zustellung der Frachtgegenstände an die Parteien

erlassen, welche hier anzuführen aber zu weit führen würde.

Zu erwähnen wäre nur noch, daß die Staatsverwaltung den Spediteuren, durch deren Vermittelung Güter auf der südlichen Staats-Eisenbahn versendet werden, vom 1. September 1845 angefangen, Provisionen unter nachstehenden Bedingungen bewilligt hat:

1. Um den Anspruch auf eine Provision stellen zu können, muß von den in dem Staats-Eisenbahntarife angeführten Gütern der **II.** Klasse wenigstens eine Menge von 30000 Zentner, und von den Gütern **I.** Klasse wenigstens eine Menge von 10000 Zentner, und zwar auf der ganzen Strecke von Mürzzuschlag bis Gratz oder umgekehrt, und seiner Zeit, nach Eröffnung der Bahn bis Cilli, wenigstens auf einer Strecke von 8 Meilen der Bahnlinie binnen des Zeitraums eines ganzen Jahres verführt worden sein.

2. Die Provision wird jedem Spediteure oder Vereine von Spediteuren erfolgt, der sich ausweiset, für sich und unter seinem Namen die betreffenden Quantitäten in der erwähnten Zeit der Staats-Eisenbahn zur Beförderung übergeben und in der bestimmten Strecke versendet zu haben. Es wird jedoch, sobald die versendete Quantität die eine oder die andere der erwähnten Mengenansätze erreicht, die Provision sogleich, folglich auch im Laufe des Jahres, auf Verlangen berichtigt werden.

3. Die Provision beträgt 10 Prozent der bereits berichtigten Staats-Eisenbahn-Tarifsgebühr, rücksichtlich der Güter **II.** Klasse, und 5 Prozent hinsichtlich der Güter **I.** Klasse.

4. Die Ausweisung über die in der bestimmten Zeit auf der Staats-Eisenbahn versendete Menge wird durch die Frachtaufgabs-Rezepisse und die von der Betriebs-Unternehmung zu liefernden Nachweisungen, welche der ordnungsmäßigen Liquidirung des Rechnungs-Departements der K. K. General-Direktion unterliegen, zu leisten sein.

5. Die Dauer der Zeit, binnen welcher diese Begünstigung den Spediteuren eingeräumt wird, ist einstweilen auf zwei Jahre festgesetzt. Die hohe Staatsverwaltung behält sich jedoch vor, diese Begünstigung nach Maaß des sich zeigenden Erfolges zu verlängern, jedoch auch, wenn dieselbe das beabsichtigte Resultat nicht herbeiführen sollte, zu beschränken.

6. Es wird ausdrücklich erklärt, daß eben so wenig, als den Spediteuren eine Verpflichtung aufgelegt wird, eine bestimmte Menge von Waaren binnen einer bestimmten Zeit auf der Staats-Eisenbahn zu versenden, eben

so wenig die hohe Staatsverwaltung eine eigentliche Verpflichtung hinsichtlich der Dauer der erwähnten Begünstigung übernimmt.

Sollte jedoch dieselbe vor dem Ablaufe von zwei Jahren aufgehoben werden, so wird die Verständigung an die Spediteure schon eine längere Zeit voraus erfolgen.

Die so eben angeführten Begünstigungen werden unter gleichen Bedingungen auch auf der Gloggnitzer Bahn für alle jene Güter gewährt, welche von der südlichen Staats-Eisenbahn kommen oder auf dieselbe übergehen, und welche die ganze Bahnstrecke von Gloggnitz bis Wien oder umgekehrt zurückgelegt haben.

Für die Beförderung über den Semmering und Verbindung des Frachten-Transports auf der K. K. Staats-Eisenbahn mit jenem auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn gelten folgende Bestimmungen:

Mit den auf der K. K. Staats-Eisenbahn stattfindenden Fahrten zur Frachtenbeförderung sind auch solche Fahrten auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn so in Verbindung gebracht, daß Frachtgegenstände, welche auf der Staatsbahn durch die in der Richtung nach Wien verkehrenden Züge befördert werden, nach dem Transporte über den Semmering von Gloggnitz aus gegen Wien, und daß umgekehrt jene Frachtgegenstände, welche mit den bestimmten Fahrten auf der Wien-Gloggnitzer Bahn in der Richtung von Wien befördert werden, nach dem Transporte über den Semmering von Mürzzuschlag aus gegen Gratz auf das schnellste weiter gesendet werden.

Es werden auf allen Stationen der Staats-Eisenbahn Frachtgegenstände zur Beförderung auf dieser über den Semmering und auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn bis zur Bestimmungsstation, und eben so werden auf allen Stationen der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn Frachtgegenstände zur Beförderung auf dieser über den Semmering und auf der Staats-Eisenbahn bis zur Bestimmungs-Station aufgenommen, wenn dafür die Gebühren für den Transport auf der Staats-Eisenbahn und über den Semmering nach dem auf gegenwärtige Bestimmung Bezug habenden Tarife, und für den Transport auf der Gloggnitzer Bahn nach den Tarifsbestimmungen jener Bahnanstalt, entrichtet oder angewiesen werden.

Da die Gebühr für die Beförderung von Mürzzuschlag nach Gloggnitz mit Einschluß der Auf- und Abladespesen, Haftung, Aufsicht und Neben-Auslagen

a. für Passagiergepäck, Eilgüter, voluminöse Frachtstücke und große Maschinentheile auf . . . . 20 kr. K.-M. pro Zentner,

b. für ordinäre Frachten auf . . . . . 12 „ „ „ „

festgesetzt worden ist, so entfällt hiernach an Gesammtfrachtlohn pro Wiener Sporkozentner, incl. aller Nebenauslagen:

	Vom Bahnhofe in			
	Gratz		Bruck a. M.	
	bis auf den Stationsplatz			
	Neustadt.	Wien.	Neustadt.	Wien.
	Konventions-Münze-Kreuzer.			
1. Für Güter, welche sowohl auf der K. K. Staats-Eisenbahn, als auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn in die I. Klasse gehören	$27\frac{3}{5}$	$33\frac{3}{5}$	$22\frac{3}{5}$	$28\frac{3}{5}$
2. Für Güter, welche auf der Staats-Eisenbahn in die I. Klasse und auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn in die II. Klasse gehören	$27\frac{4}{5}$	$35\frac{4}{5}$	$22\frac{4}{5}$	$30\frac{4}{5}$
3. Für Güter, welche auf beiden Eisenbahnen in die II. Klasse gehören	35	43	26	34
4. Für Triester Güter, welche auf der Staats-Eisenbahn in die I. Klasse gehören	$27\frac{4}{5}$	$37\frac{4}{5}$	$22\frac{4}{5}$	$32\frac{4}{5}$
5. Für Triester Güter, welche auf der Staats-Eisenbahn in die II. Klasse gehören	35	45	26	36

Sind die Güter in's Haus oder in die Zollämter zu führen, so ist außer obigen Tarifsätzen noch in Wien 3 kr., in Wiener-Neustadt 2 kr. K.-M. pro Zentner zu entrichten.

	Vom Wiener Bahnhofe bis auf den Stationsplatz	
	Bruck a. M.	Gratz.
	Kreuzer K.-M.	
1. Für ordinäre Güter, welche sowohl auf der K. K. Staats-Eisenbahn, als auch auf der Gloggnitzer Bahn in die I. Klasse gehören	$29\frac{3}{5}$	$34\frac{2}{5}$
2. Für ordinäre Güter, welche auf der K. K. Staats-Eisenbahn in die I. Klasse, auf der Gloggnitzer Bahn aber in die II. Klasse gehören	33	38
3. Für ordinäre Güter, welche auf beiden Bahnen in die II. Klasse gehören	$36\frac{1}{5}$	$45\frac{3}{5}$

Sind die Frachten in Bruck und Gratz vom Bahnhofe in's Haus zu führen, so ist außer obigem Frachtlohne noch 3 kr. K.-M. pro Zentner Zustellungsgebühr zu entrichten.

Durch die bei der Aufgabe der Frachtgegenstände auf der Staats-Eisenbahn oder auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn ausgestellten Aufnahms- und Versicherungsscheine ist die Partei für die richtige Beförderung auf der Staatsbahn über den Semmering und auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, dann für den Anspruch auf Entschädigung bei allfälligem Verluste oder Beschädigungen, nach den gegenwärtigen Bestimmungen gedeckt; dagegen erlischt der Anspruch auf Entschädigung nach der Uebergabe der Frachtgegenstände an den

Empfänger sowohl für die auf der Staatsbahn als auch für die auf der Wien-Gloggnitzer Bahn aufgegebenen Gegenstände.

Es steht übrigens den Parteien frei, von dieser Einrichtung zur Uebersetzung des Semmering Gebrauch zu machen oder nicht, und im letzteren Falle hat auf jeder der beiden Bahnen die Aufgabe mit der Bestimmung zur Beförderung bis an den Endpunkt der Bahn, nämlich Mürzzuschlag oder Gloggnitz, zu geschehen; es ist dafür die nach dem betreffenden Tarife festgesetzte Gebühr zu entrichten und der Transport über den Semmering auf jede beliebige Weise selbst zu besorgen, wonach dann aber, im Falle die Gegenstände auf einer oder der andern Bahn weiter befördert werden sollen, eine erneuerte Aufgabe Statt finden müßte.

Ueber

i. Betriebseinnahmen und Betriebskosten, so wie Personen- und Güterfrequenz 2c.

ist bis jetzt amtlich nichts veröffentlicht, nur so viel ist bekannt geworden, daß

	die Personenfrequenz	der Waarentransport
im November 1844	20831 Passagiere	19170 Zentner Güter
„ Dezember „	13002 „	40907 „ „

betragen hat.

Da der Verfasser auf den ihm gemachten Antrag, in einem besonderen Werke eine Darstellung der außerdeutschen Eisenbahnen zu liefern, eingegangen ist, und dieses demnächst erscheinen wird, so kann hier füglich der Nachtrag zur Beschreibung der in Ungarn und dem österreichischen Italien befindlichen Eisenbahnen fortgelassen werden, um alsdann später etwas Ausführliches zu liefern.

Wir erwähnen jedoch zum Schlusse der Darstellung der Staats-Eisenbahnen, weil es ebenfalls ins Gebiet derselben gehört, die Anlage einer

galizischen Eisenbahn

von Bochnia, bis wohin die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn geführt werden soll, nach Lemberg, und von dort zum Anschlusse an das Ausland nach Brody und Czernowitz auf Staatskosten. Der Bau derselben ist durch allerhöchste Verfügung vom 27. Februar 1845 befohlen worden, und es sind demnächst, Behufs der definitiven Ausmittelung der Trace, zwei technische Abtheilungen, jede bestehend aus einem Ober-Ingenieur, zwei Ingenieuren und vier Assistenten, nach Galizien entsendet worden. Von diesen Abtheilungen ist der einen die Strecke von Bochnia bis Jaroslau, der andern jene von Jaroslau bis Lemberg zu ihren Arbeiten zugewiesen. Man hofft, daß bereits im Frühjahre 1846 der Unterbau beginnen wird.

Nach dem bis jetzt (September 1845) für den Bau der Staats-Eisenbahn in Oesterreich Geschehenen beträgt die Länge der bereits in Betrieb gesetzten Staatsbahnen $45\frac{3}{4}$ Meilen; im Bau begriffen sind $40\frac{7}{8}$ Meilen; der Eröffnung nahe sind 17 Meilen, nämlich von Gratz bis Cilly; es wird daher die ganze Länge der vorläufig in Ausführung gebrachten Staatsbahnen $86\frac{5}{8}$ Meilen betragen.

Die Erhebungen sind gemacht auf der Prag-Dresdener Bahn für die Strecke von Kralup bis zur sächsischen Grenze, 13 Meilen, auf der Wien-Triester Bahn für den Uebergang über den Semmering, 6 Meilen, und auf derselben Bahn von Laibach bis Triest, 16½ Meile. Für die Linie von Wien gegen Baiern zu sind die Vorerhebungen gemacht; für die von Bochnia nach Lemberg u. s. w. eingeleitet worden.

Schließlich können wir bei Betrachtung des ganzen österreichischen Eisenbahnnetzes die Bemerkung nicht unterdrücken, wie es einigermaßen auffallend ist, daß anscheinend bis jetzt noch an keine Verbindung der großen deutschen, durch Oesterreich gehenden Süd-Nordbahn mit der durch Baiern sich hinziehenden Bahn gleicher Richtung gedacht worden ist. Ein Blick auf die Karte möchte ergeben, daß für den westlichen Verkehr die Verbindung von Prag über Dresden und die von Stockerau über München, keineswegs genügen, sondern nur für den nördlichen und südlichen Verkehr ausreichen werden. Unserer Ansicht nach sind (so weit sich solches ohne spezielles Terrainstudium beurtheilen läßt) zwei Verbindungen denkbar. Die eine könnte von Prag aus die untersuchte und theilweise ausgeführte Bahntrace bis Pilsen verfolgen und über Sulzbach nach Nürnberg gehen, auf welchem Wege sie ein offenes Thor im Böhmer-Walde, zwischen Furth und Neumarkt, da wo das breite Thal des Chambflusses den Nord- und Südtheil vollständig von einander spaltet, finden würde. Die andere könnte sich von Prag nach Karlsbad ziehen, von hier aus dem Laufe des Egerflusses folgen, alsdann bei Eger denselben verlassen, südlich das Fichtelgebirge umgehen und auf diese Weise vielleicht einen passenden Weg nach Baireuth und zur Bamberg-Hofer Bahn finden. Die Ausführung einer dieser Verbindungen kann wohl um so weniger ausbleiben, als bereits auf baierischer Seite eine Fortsetzung dieser großen Westbahn von Bamberg nach Frankfurt gesichert ist, und andererseits eine Bahn von Lichtenfeld oder Bamberg über Koburg, Hildburghausen, Meiningen u. s. w. als zur Ausführung reif angesehen werden kann. Es ist nur sehr die Frage, ob die Lage des jetzigen Prager Bahnhofes /dessen Verbindung auch mit dieser Westbahn gestattet.

Uebrigens haben wir schon seit Jahren wiederholend die große Wichtigkeit einer Eisenbahnverbindung von Prag mit Nürnberg oder Bamberg dargelegt.

Nachtrag
zur Olmütz-Prager Eisenbahn.

i. Fahrordnung, Tarif.

(S. 29 dieses Werkes.)

Da es erst nach Beendigung des Druckes der Staats-Eisenbahnen möglich war, die Tarife für die obige Bahnlinie zu erhalten, so theilen wir dieselben in dem Folgenden nachträglich mit.

A. Tarif der Fahrpreise für Personen, mit beigefügtem Meilenzeiger.

Berechnet nach dem Meilenmaaße, indem der Tarifsatz pro Meile für die **I.** Klasse 18, für die **II.** 11 und für die **III.** Klasse 8 kr. K.-M. beträgt.

von	nach	Meilen.	I. Klasse.		II. Klasse.		III. Klasse.	
			fl.	kr.	fl.	kr	fl.	kr.
Prag	Biechowitz	2	—	36	—	22	—	16
Biechowitz	Auwal	1	—	18	—	11	—	8
Auwal	Böhmisch-Brod	1½	—	27	—	17	—	12
Böhmisch-Brod	Podiebrad	2	—	36	—	22	—	16
Podiebrad	Kollin	2	—	36	—	22	—	16
Kollin	Elbeteinitz	1	—	18	—	11	—	8
Elbeteinitz	Przelautsch	2½	—	45	—	28	—	20
Przelautsch	Pardubitz	2	—	36	—	22	—	16
Pardubitz	Morawan	2	—	36	—	22	—	16
Morawan	Uhersko	1	—	18	—	11	—	8
Uhersko	Hohenmauth	1	—	18	—	11	—	8
Hohenmauth	Chotzen	1	—	18	—	11	—	8
Chotzen	Brandeis	½	—	18	—	11	—	8
Brandeis	Wildenschwert	1½	—	27	—	17	—	12
Wildenschwert	Trübau	1	—	18	—	11	—	8
Trübau	Triebitz	1	—	18	—	11	—	8
Triebitz	Landskron	2	—	36	—	22	—	16
Landskron	Budigsdorf	½	—	18	—	11	—	8
Budigsdorf	Hohenstadt	2	—	36	—	22	—	16
Hohenstadt	Lukawetz	1	—	18	—	11	—	8
Lukawetz	Müglitz	½	—	18	—	11	—	8
Müglitz	Littau	1½	—	27	—	17	—	12
Littau	Stephanau	1½	—	27	—	17	—	12
Stephanau	Olmütz	1	—	18	—	11	—	8
Olmütz	Prag	33	9	54	6	3	4	24
Brünn	"	59	16	42	10	18	7	14
Wien	"	61	21	6	13	3	9	4

Für Separatfahrten ist für die erste Meile 30 fl., für jede folgende 14 fl., und wenn die Rückfahrt noch an demselben Tage erfolgt, ist für diese für jede Meile 10 fl. K.-M. zu entrichten. — Wenn jedoch die zu bezahlende Gebühr für die Anzahl der Mitfahrenden, für das Reisegepäck und für die mitzunehmenden Equipagen, Pferde und Hunde, nach dem Tarif sich höher als nach den vorerwähnten Preisen berechnet, so tritt für solche Separatzüge auf jeder der beiden Bahnen die Zahlung nach dem gewöhnlichen Tarife ein.

Bestimmungen.

1. Die Reisenden haben die über die Benutzung der K. K. Staats-Eisenbahnen veröffentlichten Bestimmungen zu beachten, den Anordnungen der zur Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit aufgestellten Individuen Folge zu leisten, und werden ersucht, dieselben nöthigenfalls in der Ausführung ihrer Berufspflichten zu unterstützen.

2. Die Reisenden haben sich den bestehenden Vorschriften gemäß mit den erforderlichen Reisedokumenten zu versehen, und müssen zur gehörigen Zeit die Fahrkarte lösen. Auf der K. K. Staats-Eisenbahn ist der Eintritt in die zum Abwarten der Abfahrtszeit bestimmten Lokalitäten nur gegen Vor-

weisung einer Fahrkarte, von welcher der Portier oder Kondukteur den Koupon abzureißen hat, gestattet. Diese Vorschrift gilt auch für die Nordbahn, jedoch werden für den Wiener Bahnhof im Zentralbureau und für die anderen Bahnhöfe der Nordbahn von den betreffenden Oberbeamten Eintrittskarten unentgeltlich verabfolgt.

Jenen Civil-Personen, welche in Wien, Brünn und Prag ansässig und sich ausweisen können, werden von der löbl. K. K. Polizei-Ober-Direktion in Wien und den löbl. K. K. Polizei-Direktionen in Brünn und Prag Passierscheine, auf ein Jahr gültig, für die Fahrten auf der nördlichen K. K. Staatsbahn und der Nordbahn ausgefolgt.

3. Jeder Reisende kann 40 Pfund Gepäck unter eigener Aufsicht mit sich und in den Wagen nehmen, wenn er es ohne Belästigung der Mitfahrenden unter seinem Sitze unterbringen kann. Ist das Gepäck zu voluminös, also zur Mitnahme in den Wagen nicht geeignet, oder schwerer als 40 Pfd., oder will der Reisende dasselbe überhaupt nicht unter eigener Aufsicht mit sich nehmen, so ist es bei dem betreffenden Expedite vorschriftsmäßig aufzugeben.

4. Auf den Hauptstationen wird 15 Minuten vor der Abfahrt des Zuges ein Glockenzeichen gegeben, bei welchem sich die Reisenden zum Wagenzuge zu begeben und in den Wagen jener Klasse, für welche die Fahrkarte gelöst worden ist, den Platz einzunehmen haben. In den Zwischenstationen ist die Ankunft des betreffenden Zuges ebenfalls in den hierzu bestimmten Lokalitäten abzuwarten. Die Ankunft wird durch ein Glockenzeichen angezeigt und nach dessen Eintreffen werden die Kondukteure den Wagen bezeichnen, auf welchem die Plätze einzunehmen sein werden.

5. Das Besteigen der Wagen ist, wenn mit dem Horn das Zeichen gegeben worden, oder wenn sich der Wagenzug in Bewegung gesetzt hat, oder so lange er nicht zum vollkommenen Stillstande gebracht ist, untersagt.

6. Wer die festgesetzte Abfahrts-zeit versäumt, hat weder auf einen Rückersatz für die gelöste Fahrkarte noch auf irgend eine Entschädigung Anspruch, und es ist auch kein Austausch der Fahrkarte für eine spätere Fahrt mehr zulässig.

7. Der Zutritt zu anderen als jenen Räumen des Bahnhofes, welche zum Auf- und Absteigen bestimmt sind, ist den Reisenden nicht gestattet, und es haben sich dieselben auch von den Lokomotiven und von den Fahrgeleisen entfernt zu halten.

8. Das Oeffnen der Wagenthüren durch die Reisenden ist nur im Falle eines eingetretenen besonderen Vorfalles, bei welchem das Verweilen in den Wagen Gefahr bringen könnte, gestattet, und die Kondukteure sind verpflichtet, über das Vorgefallene Auskunft zu geben. In allen anderen Fällen, besonders während der Fahrt, ist das Oeffnen der Wagenthüren so wie das Herausstellen auf die Plateform der Wagen auf der K. K. Staats-Eisenbahn streng untersagt, und eben so wenig darf ein Absteigen versucht werden, ehe der Wagenzug in Stillstand gebracht ist. Bei vorkommenden Störungen wird übrigens dem Ersuchen der Kondukteure zum Absteigen von den Wagen Folge zu geben sein.

Ueberhaupt haben sich die Reisenden auf ihren Sitzen ruhig zu verhalten. Das Besteigen der Bänke und das Uebersteigen der Lehnen, besonders aber das Hinausbeugen über die Seiten des Wagens und das Anlehnen an die Thüren ist nicht gestattet.

9. Die Fahrkarten sind von den Reisenden zu verwahren, auf Verlangen der Kondukteure und Revisoren vorzuzeigen und erst vor dem Eintreffen auf der Bestimmungsstation an den Kondukteur abzugeben. Wer mit einer ungültigen, oder wohl gar ohne eine Karte getroffen wird, muß bei dem nächsten Expedite für die benutzte Wagenklasse und für die ganze Strecke, welche der Zug von seinem Abgangsorte zurückgelegt hat, die Fahrkarte sowohl für diese als auch für die von dem Reisenden noch zu befahrende Strecke lösen, und es wird in dem Falle, wo die absichtliche Benachtheiligung der Anstalt mit Grund zu vermuthen ist, die Weiterbeförderung verweigert.

10. Nach dem Eintreffen eines Zuges auf einer Zwischenstation haben, sobald der Zug in Stillstand gebracht ist, diejenigen die Wagen zu verlassen, welche auf der Station zurückbleiben. Die Weiterfahrenden haben das Absteigen möglichst zu vermeiden und müssen im unvermeidlichen Falle jedenfalls vor dem mit dem Horne zur Abfahrt zu gebenden Zeichen den Wagen wieder besteigen. Das Absteigen soll auf allen Stationen auf der gegen die Aufnahmsgebäude gerichteten Seite geschehen und die Reisenden sollen am Bahnhofe nicht länger verweilen, als zur Empfangnahme des Gepäckes unumgänglich nöthig ist.

11. Wenn der Fall eintritt, daß Fahrten gar nicht vorgenommen, oder unterbrochen und nicht fortgesetzt werden können, so hat der Reisende Anspruch auf den Rückersatz des bezahlten Fahrgeldes, jedoch nur für jene Bahnstrecke, auf welcher die Fahrt unterbleibt, außerdem haben die Passagiere keinen Anspruch auf Entschädigung zu machen.

12. Bei Elementar-Ereignissen oder anderen Hindernissen, welche die Fahrt auf der Bahn in einer Strecke unzulässig machen, wird für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderweitiger Fahrgelegenheiten auf der K. K. Staatsbahn, ohne Entrichtung einer besonderen Gebühr, möglichst gesorgt werden. Bei der Nordbahn jedoch haben diejenigen Passagiere, welche mit den von der Unternehmung gestellten Fahrgelegenheiten die Reise fortsetzen wollen, als Beitrag zu deren Kosten, zu der schon in Händen habenden Fahrkarte noch ein Billet 3. Klasse, und zwar von der Station, von welcher diese Fahrgelegenheiten benutzt werden, bis zu der, wo wieder die Bahnfahrt beginnt, zu lösen.

13. Betrunkenen, Kranken, dann solchen Personen, welche durch ihre Nachbarschaft oder durch unanständiges Betragen lästig sind, wird die Mit- oder Weiterfahrt nicht gestattet, und diese haben auch keinen Anspruch auf den Rückersatz der bezahlten Fahrgebühr.

14. Das Tabakrauchen ist in den Wagen 2. und 3. Klasse erlaubt, in der 1. Wagenklasse aber nur dann, wenn keiner der in derselben Abtheilung befindlichen Passagiere den Wunsch zur Unterlassung zu erkennen giebt. Auf den Bahnhöfen ist das Tabakrauchen nur in den Hallen, oder auf den Plätzen,

wo aus- und eingestiegen wird, gestattet. In allen übrigen Räumen ist dasselbe auf allen Stationsplätzen untersagt.

15. Gegenstände, welche längs der Bahn in den Wartsälen oder in den Wagen aufgefunden werden, sind von den Bahnstrecken zwischen Wien und Lundenburg bei dem Transport-Expedite in Wien, von der Strecke zwischen Lundenburg und Hradisch bei jenem in Lundenburg, von der Strecke zwischen Hradisch, Olmütz und Leipnik bei jenem in Prerau, und auf der K. K. Staatsbahnstrecke bei jenen in Prag und Olmütz mündlich oder schriftlich zu erfragen, und werden, wenn dieselben von den Parteien als ihr Eigenthum genau bezeichnet werden können, gegen Bestätigung verabfolgt.

16. Den Beamten, Kondukteuren und Dienern der Bahnanstalt ist es bei Dienstentlassung untersagt, Geschenke und Trinkgelder von den Reisenden zu verlangen.

17. Haben die Reisenden über die bei der Bahnanstalt Angestellten Beschwerde zu führen, so können sie diese in der Station, wo sie die Bahn verlassen, in das bei dem Expedite befindliche Beschwerdenbuch unter Angabe des Namens oder der Nummer des Angeklagten, dann unter Beisetzung des Namens und Wohnortes des Beschwerdeführenden, eintragen. Mündliche Beschwerden sind auf der Station bei den betreffenden Beamten anzubringen.

18. Es bestehen drei Wagenklassen, und zwar:

die 1. Klasse mit gelber Farbe,
" 2. " " grüner Farbe,
" 3. " " brauner Farbe,

und es werden auf der K. K. Staatsbahn mit den vorstehenden Wagenklassen in der Farbe und Klassenbezeichnung übereinstimmende Fahrkarten ausgegeben, wofür die in den veröffentlichten und bei den Expediten zur Einsicht vorhandenen Tarifen festgesetzte Gebühr zu entrichten ist. Auf der Nordbahn sind die Farben der Fahrkarten mit denen der Wagen nicht gleich, sondern durch die darauf bezeichneten Klassen kennbar.

19. Die Fahrkarten werden in den Expedits-Bureaux aller Stationen, am Tage vor der beabsichtigten Fahrt von 8 Uhr früh bis 6 Uhr Abends, und am Fahrtage selbst eine Stunde vor der bestimmten Abfahrt bis 5 Minuten vor derselben ausgegeben. In Wien können nebstdem die Fahrkarten zu den Fahrten des folgenden Tages im Aufnahmsbureau in der Stadt (Wollzeile, Domherrnhof, nächst der K. K. Post) von 8 bis 12 Uhr Mittags und von 2 bis ½6 Uhr Abends, mit Ausnahme der Nachmittage an Sonn- und Feiertagen, gelöst werden.

Fahrkarten werden ausgegeben:

Durch die Expedite und zwar:	
in Wien	nach allen Stationen der K. K. Staatsbahn und der Nordbahn.
in den Stationen der Nordbahn: Lundenburg, Brünn, Prerau, Leipnik, Olmütz und jenen der K. K. Staatsbahn Pardubitz und Prag	nach allen Stationen der K. K. Staatsbahn und der Nordbahn — ausgenommen nach den Stationen der Stockerauer Bahnabtheilung, für die in Florisdorf die Fahrkarten zu lösen sind.
in den zwischen Wien und Lundenburg, dann Lundenburg und Brünn und endlich zwischen Lundenburg und Prerau liegenden Stationen	nach allen Stationen, die auf der Bahnabtheilung von Wien bis Brünn und auf der von Lundenburg bis Prerau liegen. Jene Reisenden, welche auf einer der nebenstehend bezeichneten Stationen ihre Reise anfangen und auf der K. K. Staatsbahn dieselbe fortsetzen wollen, haben sich bei dem Expedite in Prerau neue Fahrkarten, und zwar eine von Prerau nach Olmütz und die zweite von Olmütz bis nach der Endstation der Reise zu lösen.
in den übrigen Stationen der K. K. Staatsbahn	nur nach den Stationen der K. K. Staatsbahn und denen der Nordbahn, Olmütz, Brodek und Prerau. Jene Reisenden, welche auf einer der nebenstehend bezeichneten Stationen ihre Reise anfangen und auf der Nordbahn hinaus ihre Reise fortzusetzen wünschen, erhalten durch die Expedite auf der K. K. Staatsbahn zwei Fahrkarten, und zwar eine von der Station, wo die Reise anfängt bis Olmütz, die zweite von Olmütz bis Prerau. Zur Weiterreise auf der Nordbahn haben sich die Reisenden in Prerau mit neuen Fahrkarten zu versehen.
auf der Stockerauer Bahn-Abtheilung	nach allen Stationen, die auf dieser Bahnabtheilung liegen und nach Wien. Reisende, welche die Fahrten in der Richtung gegen Brünn, Leipnik und Prag zu benutzen wünschen, haben sich in Florisdorf und nach obiger Bestimmung in Prerau neue Fahrkarten zu lösen.

20. Die Fahrkarten sind nur für die darauf bezeichnete Station und Fahrt und für die in 18. bestimmte Wagenklasse gültig, daher sind dieselben von den Reisenden gleich beim Empfange zu prüfen, ob sie auf die gewünschte Station und Wagenklasse lauten, da spätere Reklamationen nicht mehr berücksichtigt werden können.

21. Wenn ein Reisender einen Platz in einer höheren Wagenklasse einnehmen wollte als für welche die ursprünglich gelöste Fahrkarte lautet, so kann diese beim Expedite gegen Daraufbezahlung des entfallenden Betrages gegen eine Fahrkarte einer höheren Wagenklasse umgetauscht werden, wenn der Koupon noch nicht abgerissen ist. Ist solches schon geschehen, so muß zu der in Händen habenden Fahrkarte noch eine zweite und zwar für den Uebertritt von der II. in die I. eine Karte III. Klasse,

„ „ III. „ „ I. „ „ II. „

von der III. in die II. auf der K. K. Staatsbahn eine halbe Karte III. Klasse, und auf der Nordbahn eine Fahrkarte IV. Klasse gelöst werden.

22. Kinder unter 2 Jahren können ohne Karte, aber nur in Begleitung von erwachsenen Personen, fahren, müssen jedoch von diesen auf dem Schooße gehalten werden.

Eine Person darf nicht mehr als ein Kind unentgeltlich mit sich nehmen, widrigens für die übrigen die für Kinder bestimmte Fahrgebühr zu entrichten ist. Kinder von 2 bis 10 Jahren entrichten die Hälfte der tarifmäßigen Gebühr gegen Empfang einer halben Fahrkarte.

23. Die uniformirte Militairmannschaft, vom Unteroffiziere abwärts, diesen mitbegriffen, wird auf der K. K. Staatsbahn bei Personen- und gemischten Zügen mit halben Karten 2. Klasse, und auf der Nordbahn mit Fahrkarten 4. Klasse in den Wagen 3. Klasse befördert.

24. Auf den Stationen Wien, Stockerau, Lundenburg, Brünn, Leipnik, Olmütz, Pardubitz und Prag können längstens eine halbe Stunde vor der Abfahrt ganze Wagenabtheilungen der 1. und 2. Klasse bestellt werden, in diesem Falle müssen auf der Nordbahn alle Plätze, auf der K. K. Staatsbahn wenigstens drei Viertheil der Plätze einer Abtheilung bezahlt werden. Die Anzahl der Reisenden darf jedoch die Zahl der gelösten Plätze nicht übersteigen. Auf allen übrigen Stationen kann die Bestellung von Abtheilungen nur dann Statt finden, wenn die Anmeldung Tags vorher vor Abgang des zuletzt verkehrenden Zuges geschieht.

Auf der Nordbahn können auch Salonwagen bestellt werden, wenn für Strecken bis 4 Meilen 18 Karten, für längere wenigstens 12 Karten I. Klasse gelöst werden.

25. Die Zahlung aller Gebühren soll wo möglich in gangbarer Münze geschehen, und der Geldwechsel an der Kasse soll thunlichst vermieden werden.

26. Außer den angekündigten regelmäßigen Fahrten werden auf Verlangen auch Separatfahrten gemacht, wenn diese auf den Stationen Wien, Stockerau, Lundenburg, Brünn, Prerau, Pardubitz und Prag wenigstens eine Stunde, und in den übrigen Stationen einen Tag vor Abgang desjenigen regelmäßigen Zuges, welcher unmittelbar dem beabsichtigten Separatzuge nach der betreffenden Station vorangeht, angemeldet und die dafür entfallende Gebühr entrichtet wird. Die Stunde der Abfahrt des Separatzuges wird von dem betreffenden Expeditsbeamten bezeichnet und muß genau eingehalten werden, da sonst noch vor Abgang des Zuges ein Wartegeld von 40 fl. K.-M. für jede halbe Stunde entrichtet werden muß.

Der Separatzug wird in so lange zur Abfahrt bereit gehalten, bis das Wartegeld die Höhe der für den Separatzug entfallenden Gebühr erreicht hat. Ueberschreitet das Wartegeld die Gebühr für den Separatzug, so muß für letzteren, wenn seine Benutzung noch verlangt wird, die entfallende Gebühr aufs Neue entrichtet werden.

B. Reisegepäck und Eilgut.

Jedem Reisenden ist gestattet 40 Pfund unterbringliches Gepäck, welches jedoch selbst zu beaufsichtigen ist, portofrei mitzunehmen. Reisegepäck, welches

über 40 Pfund wiegt, oder seines Volumens wegen zur Mitnahme in den Wagen nicht geeignet ist, oder welches überhaupt nicht unter eigener Aufsicht behalten werden wollte, ist besonders gegen Rezepisse aufzugeben. In den letztgenannten zwei Fällen ist an Anfsichtsgebühr auf der K. K. Staatsbahn 4 und auf der Nordbahn 3 Kreuzer zu entrichten. Für die Beförderung des Reisegepäck-Uebergewichts sowohl als auch für die des Eilgutes ist auf jeder der Bahnen für je 20 Pfund 1 kr. pro Meile zu zahlen, und zwar so, daß

von	1	bis	20	Pfund	1	kr.
=	21	=	40	=	2	=
=	40	=	60	=	3	=
=	60	=	80	=	4	=
=	80	=	100	=	5	= u. s. w. pro Meile.

Die geringste Gebühr für eine Eilgutsendung jedoch ist 10 kr.

Für jedes über Gepäck, Eilgüter, Equipagen, Pferde und Hunde verabfolgte Rezepisse ist, wenn die Gegenstände aussch. auf der pr. Nordbahn befördert werden, 2 kr. zu entrichten.

Das Reisegepäck muß auf den Hauptstationen Wien, Brünn und Prag und eine halbe Stunde früher als die Abfahrt bestimmt ist, aufgegeben werden, widrigens kein Freigewicht zugestanden, sondern das ganze Gewicht als Uebergewicht angesehen und behandelt wird. Für voluminöses Reisegepäck und Eilgut ist die doppelte Gebühr zu entrichten.

Für Aufbewahrung des Reisegepäckes und Eilgutes, welches nicht binnen 48 Stunden abgeholt wird, ist an Lagerzins 3 kr. pro Tag und Kollo zu entrichten.

Bestimmungen.

1. Das Reisegepäck mit einem Gewichte über 40 Pfund, oder solches, welches selbst bei geringerem Gewichte nicht unter dem Sitze ohne Belästigung der Mitfahrenden untergebracht werden kann, so wie jenes, welches die Reisenden überhaupt nicht unter eigener Aufsicht im Wagen mit sich nehmen wollen, ist beim Expedite unter Vorweisung der Fahrkarte, welche markirt wird, gegen Rezepisse und gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühr aufzugeben. Uebrigens wird bei jenen Expediten, wo die Fahrkarten nur bis zur nächsten Theilungsstation gelöst werden können, das Reisegepäck doch bis an die Bestimmungsstation angenommen.

2. Die Aufgabe des Gepäckes soll auf allen Stationen am Tage der Fahrt mindestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges geschehen, widrigens auf den Stationen Wien, Brünn und Prag kein Freigewicht zugestanden wird. Das aufzugebende Gepäck muß gut emballirt sein und darf keine Flüssigkeiten oder andere Gegenstände enthalten, welche durch Reibung oder auf irgend eine andere Weise Schaden verursachen könnten. Wer dieser Vorschrift zuwider handelt, hat den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Jeder Reisende hat sich zu überzeugen, ob der bei der Aufgabe auf das Gepäck befestigt werdende Stationszettel mit der Nummer des Rezepisses und mit der richtigen Bestimmungsstation bezeichnet ist.

Uebrigens kann auch das Gepäck sowohl am Tage vor der Fahrt, und zwar von 8 Uhr früh bis 6 Uhr Abends, so wie am Tage der Fahrt, wenn

es früher als die bezeichnete halbe Stunde vor Abgang des Zuges gebracht wird, auf allen Stationen aufgegeben werden. Außerdem kann in Wien auch das Gepäck den Tag vor der Reise im Filial-Expedite in der Stadt, Wollzeile, Domherrnhof, nächst der K. K. Post, während unter A. 19. bezeichneten Stunden aufgegeben werden.

3. Für das ordnungsmäßig aufgegebene Reisegepäck wird bis unmittelbar nach der Ankunft des Zuges in der Bestimmungsstation die Haftung übernommen, und dasselbe wird zu dieser Zeit gegen Zurückgabe des Rezepisses, den Reisenden verabfolgt.

Für jenes Gepäck, welches nicht gleich in Empfang genommen, oder nicht binnen 48 Stunden abgeholt wird, kommt der tarifmäßige Lagerzins zu entrichten, und es findet nach dieser 48stündigen Frist keine Haftung mehr Statt.

4. Die Bahn-Unternehmung ist nur dem Inhaber eines Rezepisses über Reisegepäck verbindlich, weshalb dieses Rezepisse sorgsam zu verwahren ist, indem das Gepäck nur gegen Zurückgabe des Rezepisses, welches die Unternehmung von jedem weitern Anspruche befreit, verabfolgt wird.

Sollte der Fall vorkommen, daß ein Rezepisse in Verlust geräth, so muß sich der Reisende vor der Verabfolgung des Gepäckes befriedigend legitimiren und hat angemessene Sicherstellung zu leisten, so wie den Empfang des Gepäckes schriftlich zu bestätigen.

5. Die Unternehmung zahlt für einen in gutem Stande gegen Rezepisse aufgegebenen, nicht assekurirten, durch Verschulden ihres Personals in Verlust gerathenen Koffer oder für eine Kiste, nach Maaßgabe der Inhaltsangabe, eine Entschädigung bis zum Belaufe von 25 fl. K.-M., für ein Felleisen bis zum Belaufe von 15 fl. K.-M. und für einen Pack bis zum Belaufe von 5 fl. K.-M.

6. Beschädigtes Gepäck, so wie jenes, bei welchem ein Abgang Statt findet, wird, wenn kein gütliches Uebereinkommen über den Betrag der Entschädigung zu Stande kommt, als in Verlust gerathen behandelt und dafür die im Vorhergehenden (5.) bestimmte Entschädigung geleistet, wogegen der Reisende keinen weiteren Anspruch auf das Gepäck zu machen hat.

7. Wer den Werth seines Gepäckes zu assekuriren wünscht, muß dies bei der Aufgabe erklären, und zahlt die Assekuranzgebühr mit 3 kr. von 100 fl. Werth, wenn dieselbe nicht über Olmütz zu befördern ist; wird letztere Station überschritten, so ist 4 kr. für 100 fl. Werth an Assekuranz zu entrichten.

Die Versicherungsbedingungen sind bei allen Expediten einzusehen.

8. Wenn der Verlust, Abgang oder eine Beschädigung durch mangelhafte oder unzureichende Emballage oder überhaupt durch Verschulden der Partei entstebt, wird keine Entschädigung geleistet.

9. Bei der Verabfolgung des Gepäckes hat der Reisende dasselbe zu prüfen und für den Fall einer Statt gehabten Beschädigung, eines Abganges oder eines eingetretenen Verlustes sogleich den Entschädigungs-Anspruch anzumelden, da spätere Reklamationen nicht berücksichtigt werden können.

10. Auf den Hauptstationen sind verantwortliche Gepäckträger bestellt, welche ein numerirtes Abzeichen tragen. Es steht den Reisenden frei, sich

der Träger zu bedienen oder nicht. Der Tarif für den Trägerlohn ist in den Stationen angeschlagen, und es darf von den Trägern unter keinem Vorwande eine höhere Gebühr gefordert werden. Ist bei der Hinwegschaffung des Gepäckes die Gefällslinie zu passiren, so hat der Eigenthümer bei der Revision daselbst gegenwärtig zu sein.

Eilgut.

11. Mit den Personen- und gemischten Zügen wird auch von und nach allen Stationen Eilgut befördert, wenn die Aufgabe desselben längstens eine Stunde vor Abgang des betreffenden Zuges Statt findet. Nach 7 Uhr wird jedoch kein Eilgut mehr angenommen. Der Aufgeber hat dafür einen Aufnahmsschein in Empfang zu nehmen, da ohne denselben keine Reklamation berücksichtigt wird.

12. Jeder Eilsendung ist ein gehöriger Frachtbrief, und jenen Gegenständen, für welche es erforderlich ist, das zollamtliche Deckungs-Dokument beizugeben. In Ermangelung des letzteren wird die Sendung gar nicht und in Ermangelung des ersteren nur dann angenommen, wenn der Versender den Frachtbrief beim Expedite verfassen läßt, wofür jedoch die festgesetzte Gebühr zu entrichten ist.

13. Die im Tarife festgesetzten Gebühren sind entweder bei der Aufgabe zu entrichten, oder zur Entrichtung an den Empfänger anzuweisen. Die Zahlung nachzunehmender Spesen kann nur nach den beim Frachtentransporte diesfalls festgesetzten Bestimmungen, somit nur für die Stationen Wien, Stockerau, Brünn, Leipnik, Olmütz, Pardubitz und Prag, geschehen.

14. Nach dem Eintreffen des Eilgutes auf der Bestimmungsstation wird entweder die Weiterbeförderung nach den für den Waarentransport veröffentlichten Bestimmungen besorgt, oder wenn die Sendung auf der Bestimmungsstation an den Empfänger zu verabfolgen ist, wird dieser schriftlich avisirt, worauf dasselbe im Verlauf von 48 Stunden abzuholen ist. Auf den Hauptstationen wird das Eilgut auf Verlangen, gegen Entrichtung der festgesetzten Trägergebühr, an die Adresse entweder noch am Tage der Ankunft oder spätestens am nächsten Tage zugestellt, wenn nicht eine zoll- oder gefällsamtliche Amtshandlung vorzunehmen ist, bei welcher die Partei selbst zugegen sein muß.

15. Alle Gegenstände, welche beim Reisegepäck von der Beförderung ausgeschlossen sind, werden auch nicht als Eilgut aufgenommen und bei verheimlichter Beipackung ist ebenfalls für den daraus entstehenden Schaden zu haften. Ebenso ist die Beförderung von Briefen und postpflichtigen Packeten nach den Postgesetzen nicht zulässig.

16. In Bezug auf die Haftung, Entschädigung, Versicherung und den Lagerzins gelten für das Eilgut dieselben Bestimmungen wie für das Reisegepäck.

C. Equipagen.

I. Klasse und zwar für Steyerer-, Jagd- und Wurstwagen, dann überpackte zweispännige Kaleschen und Pritschken ist auf der Nordbahn 1 fl., auf der K. K. Staatsbahn 48 kr.;

II. Klasse, und zwar für zweisitzige bepackte Kaleschen und Pritschken, dann zweispännige Reiseschwimmer ist auf der Nordbahn 1 fl. 15 kr., auf der K. K. Staatsbahn 1 fl.;

III. Klasse, und zwar für bepackte viersitzige Kaleschen und Pritschken, dann zweispännige Reiseschwimmer und Kourier-Koupé's auf der Nordbahn 1 fl. 30 kr., auf der K. K. Staatsbahn 1 fl. 12 kr.;

IV. Klasse, und zwar für zwei- und vierspännige, schwer bepackte Reiseschwimmer, Reise-Landauer und Fourgons ist auf der Nordbahn 2 fl., auf der K. K. Staatsbahn 1 fl. 24 kr. pro Meile zu bezahlen.

Bestimmungen.

1. Equipagen werden auf und nach allen Stationen, mit Ausnahme von Süßenbrunn, Dröfing, Neudorf, Stephanau, Lukawetz, Budigsdorf, Rudelsdorf, Brandeis, Uhersko und Auwal, zur Beförderung aufgenommen. Sie sollen Tags vorher avisirt und müssen in jedem Falle wenigstens eine Stunde vor dem Abgange des Zuges, mit welchem sie zu befördern sind, in den Bahnhof gebracht, bei dem Expedite gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühr und gegen Rezepisse aufgegeben werden.

2. Auf der K. K. Staatsbahn dürfen die Reisenden nicht in den Equipagen befördert werden. Es sind für die zur Equipage gehörigen Personen Fahrkarten 3. Klasse zu lösen, mit welchen die Herrschaft jede beliebige Klasse, die Dienerschaft aber nur die dritte Klasse benutzen darf.

Auf der Nordbahn hat bei den Personenzügen jede in oder auf den eigenen Wagen sitzende Person eine Fahrkarte 3. Klasse zu lösen, bei den Nachtzügen (Posttrain) aber dürfen die P. T. Passagiere nicht in ihren Wagen sitzen, sondern es gilt hier auch die oben angeführte Bestimmung wie für die K. K. Staatsbahn.

3. Sowohl die Fahrkarten als auch die Rezepisse über die Equipagen sind den Kondukteuren oder Revisoren auf Verlangen vorzuweisen, und erstere sind vor und letztere nach deren Eintreffen auf den Bestimmungsstationen abzugeben.

4. Es wird dafür gesorgt werden, daß für die auf den Stationen angelangten Equipagen Pferde zur Beförderung in die nächsten Orte, gegen Entrichtung des Fuhrlohns, herbeigeschafft werden.

5. Bestellungen von Postpferden, welche die Equipagen auf der Bestimmungsstation erwarten, werden bei allen Expediten übernommen, wenn die Anmeldung wenigstens eine Stunde vor Abgang desjenigen Zuges geschieht, welcher unmittelbar vor dem zur Beförderung der Equipagen bestimmten Zuge nach der betreffenden Station abgeht. Außer den auflaufenden Kosten für den Boten ist eine Bestellungsgebühr von 30 kr. zu entrichten.

D. Pferde.

Auf der a. pr. Nordbahn ist für ein einzelnes Pferd 1 fl., für zwei Pferde 1 fl. 15 kr., für drei Pferde 1 fl. 30 kr., auf der K. K. Staatsbahn für ein einzelnes Pferd 48 kr., für zwei Pferde 1 fl., für drei Pferde 1 fl. 12 kr., und auf jeder der beiden Bahnen sind bei mehr als drei Pferden für jedes Stück 30 kr. pro Meile zu entrichten.

Pferde werden ebenfalls nur auf und nach den unter C. 1. bezeichneten Stationen und nach den in jenem Paragraphen weiter enthaltenen Bestimmungen aufgenommen.

Für Entspringen oder Beschädigungen der Pferde wird nicht gehaftet, jedoch steht es frei, zur Aufsicht derselben Individuen beizugeben, welche Fahrkarten 3. Klasse zu lösen haben.

Rücksichtlich der Vorweisung und Abgabe der Rezepisse ist sich nach C. 3. zu benehmen.

E. Hunde.

Hunde, welche in den Wagen nicht mitgenommen werden oder nicht mitgenommen werden dürfen, werden in eigenen Behältern befördert und müssen bei dem Expedite gegen Rezepisse und gegen Bezahlung der tarifmäßigen Gebühr aufgegeben werden. Die Eigenthümer haben sich von der sicheren Verwahrung der Hunde zu überzeugen, indem weder für das Entspringen noch für Beschädigungen eine Haftung übernommen wird.

Schooßhunde, sofern sie auf dem Schooße gehalten werden und wenn keiner der Mitfahrenden dagegen Einwendungen macht, sind frei. Für das Mitfahren der Hunde in den dafür bestimmten Behältern ist 3 kr. pro Meile, und wenn die Gebühr unter 10 kr. entfallen würde, mit 10 kr. pro Stück zu entrichten.

B. Privat-Eisenbahnen.

1. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

a. Geschichte der Bahn.

(Seite 70.)

Ueber den Bau der Bahnstrecke von Leipnik nach Oderberg berichten wir Folgendes:

Nachdem das Ausgebot der Beschaffung des Unterbaues dieser Strecke, welches im Februar 1844 geschah, kein günstiges Resultat geliefert hatte, indem nur ein einziges Anerbieten einging, und zwar mit einem Nachlaß von nur 3 Prozent, fühlte sich die Direktion veranlaßt, diese Verpachtung später nochmals auszuschreiben, in Folge welcher ein anderweitiges Gebot mit beiläufig 13⅘ Prozent Nachlaß angenommen und kontraktlich abgeschlossen wurde.

Der sehr ungünstige Sommer des Jahres 1844 und die Neuheit dieser Arbeiten für die Unternehmer veranlaßten dieselben, da sie dadurch schon in bedeutenden Schaden gebracht waren, um die Auflösung des Kontraktes anzusuchen, welche die Direktion ihnen auch nach reiflicher Ueberlegung und vollkommener Sicherung der gesellschaftlichen Interessen zugestand. Die Erd-Arbeiten wurden hierauf einem Unternehmer, für welchen die früheren Pächter eine entsprechende Kaution leisteten, mit 20 Prozent Nachlaß übergeben und die wichtigeren Bau-Objekte in eigener Regie hergestellt.

Im Jahre 1844 wurde zuerst der wichtigste Theil, nämlich von Leipnik bis zur Wasserscheide bei Pölten, in Angriff genommen, und in dieser sowohl als auch in den weitern gegen Ostrau liegenden Strecken wurden im Laufe des Jahres im Ganzen 60000 Kubik-Klafter Erdbewegung gemacht, und alle höheren Dämme, so wie die tieferen Einschnitte von Leipnik bis zur Wasserscheide zum größeren Theile hergestellt. Die Arbeiten auf der Wasserscheide selbst konnten erst im Spätherbste begonnen werden, da über die Art der Ueberschreitung der Wasserscheide (ob mit einem Einschnitte oder mittelst eines Tunnels) verschiedene Ansichten herrschten, deren Würdigung langwieriege Erhebungen und selbst ausgedehnte bergmännische Untersuchungen des Terrains forderten.

Gestützt auf diese vorausgegangenen Untersuchungen und auf den Ausspruch anerkannter technischer Notabilitäten des Oesterreichischen Staates, führte die Direktion den beantragten, an der höchsten Stelle der Wasserscheide 9 Klafter tiefen Einschnitt mit dem Vorbehalte aus, daß, wenn an der einen oder andern Stelle das Material zum Abrutschen sich geneigt zeigen sollte, diese Stellen eingewölbt werden sollten.

Wenn einerseits der immerwährende Regen im Sommer 1844 ungünstig auf die Förderung der Bauobjekte einwirkte, indem alle Feldwege, auf welchen das nöthige Baumaterial herbeigeschafft werden mußte, während des größeren Theiles der Bauzeit unfahrbar waren, so trug solches andererseits wesentlich zur nothwendigen Setzung der Dämme bei.

An Mauerwerk wurden bis zum Schlusse des Jahres 1844 1550 Kubik-Klafter hergestellt; von den Bauobjekten 12 theils größere Brücken, theils kleinere Durchlässe vollendet,. und zu allen großen Viadukten zwischen Leipnik und der Wasserscheide die Fundamente errichtet.

Da die Witterung des Jahres 1845 der Ausführung des Baues günstiger war, so wurde derselbe im Laufe desselben mit der größten Thätigkeit betrieben, und ist nach Allem die sichere Hoffnung vorhanden, im Laufe des Jahres 1846 die Bahn eröffnen zu können, indem auch die Bauten auf der Preußischen Cosel-Oderberger Bahn ebenfalls so weit vorgeschritten sind, daß zu dieser Zeit der Vereinigung beider Bahnen nichts entgegenstehen wird. Vorläufig sind die beiden Direktionen über den Punkt des Anschlusses bei Oderberg übereingekommen, und hat die Direktion der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn diese Uebereinkunft unterm 20. März 1845 der Oesterreichischen Regierung zur Genehmigung eingesendet.

Zum Schlusse dieses Theiles führen wir noch über die Verhandlungen des Baues der Zweigbahn von Gänserndorf nach Marchegg, zur Verbindung mit der Ungarischen Centralbahn, Nachstehendes an:

Die allererste Absicht der Gesellschaft der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1836 war, den Bau der Preßburger Bahn selbst auszuführen; diesen Plan gab man jedoch später auf, und stellte im Jahre 1841 an die Oesterreichische Regierung das Gesuch, nur die Konzession zum Baue von Gänserndorf bis an die ungarische Grenze zum Anschluß an die Preßburger und Pesther Bahn zu ertheilen. Diesem Gesuche wurde unterm 18. Mai 1844

Aussicht zur Genehmigung gemacht, wenn nachgewiesen würde, mit welchen Geldmitteln die Gesellschaft diese Seitenbahn, ohne Abbruch des Ausbaues der Hauptbahn, auszuführen beabsichtige. Da nun der Baron v. Rothschild sich bereit erklärte, die zu jener Flügelbahn erforderlichen Geldmittel, welche beiläufig 7- bis 800000 fl. K. M. betragen dürften, bis zur definitiven Beschlußfassung der nächsten ordentlichen General-Versammlung vorzustrecken, so behielt sich die Oesterreichische Regierung die Schlußfassung hierüber für jenen Zeitpunkt vor, wenn die Nordbahn-Gesellschaft nach einer, eventuell mit jener der Ungarischen Central-Eisenbahn, getroffenen Uebereinkunft eine genügende Lösung der in der Allerhöchsten Entschließung vom 18. Mai 1844 gestellten Vorfrage geliefert haben würde.

Mittlerweile war nach der zweiten, im Juni 1844 Statt gehabten General-Versammlung der Ungarischen Centralbahn dieses Unternehmen wirklich ins Leben getreten, und die Realisirung des für beide Unternehmungen so wichtigen Projektes eines Anschlusses nicht mehr zweifelhaft; es wurden deshalb mit der Direktion der Centralbahn die angeordneten Verhandlungen eingeleitet, welche unterm 2/17. Januar 1845 zur Abschließung eines Vertrages führten. Durch diesen wurden, unter Voraussetzung der Allerhöchsten Bewilligung, die nachfolgenden Bedingungen und Bestimmungen zwischen den beiden kontrahirenden Direktionen festgesetzt:

1. Als Anbindungspunkt der beiden Bahnen vereinigen sich die beiden kontrahirenden Direktionen dahin, daß derselbe unterhalb Marchegg, 81 Klafter von der südlichen Spitze, der dem Schaflerhofe gegenüber liegenden Marchinsel entfernt, und zwar in einer Höhe von 16 Schuh über dem Nullpunkte, und daher 6 Schuh über dem höchsten Wasserstande vom Jahre 1830, Statt finden soll, weil mehrfache Versuche und Erhebungen der beiderseitigen Ingenieure diesen Punkt in Bezug auf die Führung der Trace, hauptsächlich aber rücksichtlich der Fluß-Verhältnisse der March und der Donau-Rückstauungen bei Eisgängen, als den wenigst bedrohten und den geeignetsten anerkannt haben.
2. Die Brücke über die March, welche beide Bahnen verbindet, soll, im Einverständnisse beider kontrahirenden Direktionen, auf gemeinschaftliche Kosten erbaut und erhalten werden.
3. In Berücksichtigung des schwierigen und kostspieligen Baues, der von der Direktion der Ungarischen Centralbahn herzustellenden Strecke von Preßburg bis an die österreichische March-Grenze, verpflichtet sich die Direktion der a. pr. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, der Direktion der Ungarischen Central-Eisenbahn eine Summe von 140000 fl. als Kostenbeitrag und 210000 fl. als unverzinslichen Vorschuß auszuzahlen, beide Summen jedoch nur unter der Bedingung, wenn letztere, vier Jahre nach erfolgter Zustimmung beider resp. General-Versammlungen und nach erhaltener Allerhöchster Baubewilligung für die österreichische Strecke, den Unterbau der Bahnstrecke von Preßburg bis an die österreichische March vollendet haben wird.

Die Erfolglassung dieses Betrages von 350000 fl. geschieht binnen vier Wochen nach Vollendung des Unterbaues und der Brücke über die March ihres Antheils, welche Vollendung durch eine gemischte Kommission beider Unternehmungen, unter anzusuchender Intervention der resp. Landes-Baubehörden, zu konstatiren ist.

Sollte hingegen binnen dieser Frist die Vollendung des Unterbaues nicht bewerkstelligt sein, so fällt die Verpflichtung zur Bezahlung obiger Summe von 350000 fl. weg.

4. Die Ungarische Central-Eisenbahn verpflichtet sich, anstatt des ihr zugezählten Beitrages von 350000 fl. nur den Betrag von 210000 fl. in 60 gleichen jährlichen Raten von 3500 fl. K. M. ohne Zinsen an die Gesellschaft der K. K. a. pr. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zurückzuzahlen.

5. Für die Bezahlung dieser jährlichen Raten à 3500 fl. K. M. stellt die Direktion der Ungarischen Central-Eisenbahn, unter Autorisation ihrer General-Versammlung, eine Haupt-Schuldverschreibung über 210000 fl. K. M. und 60 Stück unverzinsliche Prioritäts-Obligationen à 3500 fl., welche letztere jedoch integrirende Bestandtheile der Haupt-Schuldverschreibung bilden, zu Händen der Nordbahn-Gesellschaft aus, von denen vom Ende des ersten Betriebsjahres dieser Strecke angefangen, durch 60 Jahre hindurch, und zwar immer am 1. Januar eines jeden Jahres, eine dieser Partial-Obligationen per 3500 fl. von der Ungarischen Centralbahn-Direktion einzulösen ist, und welche die Direktion der Ungarischen Centralbahn-Unternehmung pünktlich zu bezahlen sich verpflichtet.

6. Dieser Vertrag soll erst dann seine definitive Gültigkeit und Rechtswirksamkeit haben, wenn er von den beiden nächsten General-Versammlungen, und zwar zuerst von der Ungarischen Central-Eisenbahngesellschaft, und dann von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft genehmigt sein, und die Allerhöchste Bewilligung zum Baue der in Oesterreich unter der Enns gelegenen Strecke, von Gänserndorf bis an die March, Allergnädigst ertheilt sein wird.

Zum Zugeständnisse obiger Opfer Seitens der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn wurde die Direktion durch die Berücksichtigung der obwaltenden eigenthümlichen Verhältnisse bewogen. Die Strecke von Gänserndorf bis an die March ist nämlich 10422 Klafter, die Strecke von der March bis Preßburg 9504 Klafter lang. Die Kosten für erstere Strecke, also für jenen Theil, dessen Bau durch die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn hergestellt wird (incl. der halben Kosten für die gemeinschaftlich zu erbauende Marchbrücke), und des ganzen **fundus instructus** sind auf 800000 fl., für die ungarische Strecke hingegen, welche die Central-Eisenbahn auszuführen hat, sind dieselben, wegen der außerordentlichen Terrainschwierigkeiten, auf 1,890000 fl. veranschlagt. Die Auslagen für die ungarische, minder große Strecke, wo auch wegen der ungünstigeren Trace die Betriebskosten verhältnißmäßig höher sein müssen, sind daher um fast 1,100000 fl. größer.

In Betracht dieser Umstände wurde auch in der am 31. März 1845 zu Wien gehaltenen General-Versammlung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn der von der Direktion abgeschlossene Vertrag genehmigt. Zugleich wurde bestimmt, die veranschlagte Bausumme einstweilen mittelst der vom Frhrn. v. Rothschild angebotenen Vorschüsse auszuweisen, die Art und Weise der Rückzahlung dieser Vorschüsse aber entweder durch Emission von Aktien oder durch Aufnahme einer Anleihe in der nächsten ordentlichen General-Versammlung festzusetzen.

Die bei der Staatsregierung beantragte Konzession der Zweigbahn steht daher jedenfalls bald zu erwarten, da alle Bedingungen, welche dieselbe gestellt hatte, erfüllt sind.

Anzuführen wäre noch, daß der Betrieb der K. K. Staats-Eisenbahn von Olmütz bis Prag kontraktlich unter den in diesem Theile S. 28 angegebenen Bedingungen von der Gesellschaft übernommen ist.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(S. Seite 80 u. 221.)

Diese betrugen vom 1. Mai 1836 bis Ende Dezember 1844 im Ganzen 17,286782 fl. 56 kr. oder etwa 12,100747 Thlr., und vertheilen sich auf die einzelnen Positionen, wie folgt:

			Konventions-Münze.			
			fl.	kr.	fl.	kr.
I. Für die technische Sektion.						
a) Vorauslagen-Konto.						
Für ursprüngliche Vorauslagen, laut Ausweis am 31. Dezember 1843			—	—	12652	50
b) Erhebungs- und Projekt-Verfassungs-Konto.						
Für allgemeine Tracirungs-, Nivellirungs- und Projektirungs-Kosten mit 31. Dezember 1843			108543	42		
Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844:	fl.	kr.				
An neuerlichen Erhebungen und Detail-Nivellements in der Leipnik-Oderberger Bahnabtheilung	8691	28				
Hierzu pr. Prager Bahn-Projekt, für Aufnahme und Nivellirung von 4 verschiedenen Tracen (laut Vortrag an die 9. General-Versammlung), wofür, nach Abschlag der von der Hohen Staatsverwaltung in d. J. geleisteten Vergütung, zu Lasten des obigen Konto's entfallen . .	10383	12	19074	40	127618	22
c) Für den Bahn-Unterbau.						
Grundeinlösungs- und Depositen-Konto.						
Für die gesammten Grund- und Häuser-Einlösungen und Entschädigungen, laut Ausweis am 31. Dezember 1843			1,200744	11		

	fl.	kr.	Konventions-Münze fl.	kr.	fl.	kr.
Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844:	fl.	kr.				
Nachtrags-Ausgleichungen und Vergütungen auf frühere Rechnung, nebst div. Spesen	7739	19				
Für neuerliche Grund- und Häuser-Acquisitionen in der Leipnik-Oderberger Strecke pr.	88325	7	96064	26	1,296808	37
Unterbau- und Vervollständigungs-Konto.						
Für sämmtliche Unterbau-Herstellungen der Hauptbahn, incl. der Brünner und Olmützer Flügelbahnen am 31. Dezember 1843			3,523265	28		
Hierzu vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844:	fl.	kr.				
Für diverse Nachtrags-Arbeiten, Vervollständigungen und Erweiterungen des Unterbaues	54887	10				
Für Neubauten in der Leipnik-Oderberger Bahnsektion	158748	8	213635	18	3,736900	46
d) Für den Bau der beiden Donau-Brücken.						
Für die bereits in den früheren Jahrgängen speziell nachgewiesenen Baukosten der beiden alten, nunmehr abgetragenen Donau-Brücken			—	—	114671	4
e) Für den Bahn-Oberbau.						
Für Gesammt-Auslagen der Herstellung des Oberbaues, laut Ausweis am 31. Dezember 1843			5,679043	33		
Hierzu vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844:	fl.	kr.				
Für Vervollständigungs- und Nachtrags-Arbeiten, incl. Materiale, wegen theilweiser Vermehrung der Oberbau-Geleise in den Stationen, Legung von Drehscheiben u. s. w.	61614	12				
Für Regie-Spesen und Material-Anschaffung für den Neubau von Leipnik bis Oderberg	79547	30	141161	42	5,820205	15
f) Für Gebäude nebst Mobiliar-Stand.						
Gebäude- und diverse Baukosten-Konto's.	fl.	kr.				
Für Kostenaufwand sämmtlicher Stationsgebäude hier und längs der Bahn, so wie für Wächterhäuser, diverse Baulichkeiten ꝛc., laut Ausweis am 31. Dezember 1843	1,076122	23				
Hierzu v. 1. Jan. bis 31. Dez. 1844:						
Für Aufführung neuer Manipulations- und Werkstätt-Gebäude, an zum Theil noch unabgerechneten Abschlagszahlungen, ferner für diverse Zubauten und Vervollständigungen in der Betriebsbahn, aus						

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MÜNCHEN

	fl.	kr.	Konventions-Münze. fl.	kr.	fl.	kr.
Anlaß des Anschlusses der K. K. nördlichen Staatsbahn, so wie des Weiterbaues von Leipnik gegen Oderberg . .	129355	47				
Für Regie-Spesen und theilweise Herstellung von 2 Wächterhäusern in der neuen Baustrecke	2482	2	1,207960	12		
Mobiliar, Utensilien, Betriebs- und Brücken-Requisiten und Werkzeuge-Konto's.	fl.	kr.				
Für Ausstattung sämmtlicher Ubikationen mit dem erforderlichen Mobiliar, so wie für Anschaffung von Betriebs-Requisiten u. Werkzeugen, laut Ausweis am 31. Dez. 1843	132227	21				
Hierzu v. 1. Jan. bis 31. Dez. 1844:						
Für Nachschaffungen aus Anlaß obiger Zubauten 2c.	7850	—				
Für den vom Brückenbaue hierher übertragenen inventarischen Vorrath von Brücken-Requisiten und Werkzeugen	12601	54				
Für diverse Inventurs-Gegenstände beim Neubau der Leipnik-Oderberger Strecke pr.	817	2	153496	17		
Fundus instructus und Inventurs-Vorräthe der Maschinen-Werkstätten.	fl.	kr.				
Für Ausrüstung der Werkstätten in Wien, und deren Filialen in Lundenburg, Brünn, Prerau und Stockerau mit den nöthigen Maschinen, Hülfswerkzeugen und sonstigen Einrichtungs-Gegenständen, laut Aufnahme am 31. Dezember 1844 . .	146265	15				
Ferner für den Werthsbetrag der in der Arbeit befindlichen Objekte, einbezüglich der Vorräthe an noch unverarbeiteten Materialien, Bestandtheilen 2c.	352194	6	498459	21	1,859915	50
g) Für den Fahr-Fundus-instructus.						
Dampfwagen-Konto.	fl.	kr.				
Für Anschaffung sämmtlicher zum Dienste in der Hauptbahn, so wie in der Brünner und Olmützer Flügelbahn verwendeten Lokomotive und Tender (nebst Duplikat-Bestandtheilen en reserve), laut Ausweis am 31. Dezember 1843 . .	766886	47				
Hierzu für Nachschaffungen vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844	43697	22	810584	9		
Transportwagen-Konto.						
Für Kostenaufwand der gesammten Wagenburg für den Betriebsdienst der						

	fl.	kr.	Konventions-Münze fl.	kr.	fl.	kr.
Hauptbahn, nebst den Brünner und Olmützer Bahnflügeln, laut Ausweis am 31. Dezember 1843	662451	48				
Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844 für neue Anfertigungen	135010	26	797462	14		
Gesellschaftswagen- und Speditions-Bespannungs-Konto.						
Für den Betrag der verpachteten Omnibus und Gesellschaftswagen, incl. der Pferde, Wagen und Bespannungs-Requisiten in Brünn am 31. Dezember 1843 . . .	7836	34				
Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844 für Nachschaffungen	280	—	8116	34	1,616162	57
Vorauslagen für den Bahnbetrieb und für allgemeine Bau-Spesen.						
Für Betriebs-Einleitungen nebst Regie-Spesen vor dem Beginne der Geldfahrten, so wie für Entwerthung diverser Betriebs-Materialien nebst allgemeinen Bau-Auslagen pr. 31. Dezember 1843			69604	4		
Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844			9012	5	78616	9
Summe I.					14,663551 oder 10,264486 Thlr.	50
II. Für die administrative Sektion.						
Für Gesammt-Auslagen der Central-Administration an Salairs, Kanzlei-Spesen, Impressen, Utensilien, Miethzinsen, Taxen u. Stempeln (einbezüglich jener für die Interims-Aktien und Zinsen-Bestätigungen), zusammen während der Dauer des Bahnbaues, laut Ausweis am 31. Dezember 1843			—	—	182309	5
Hierzu vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844:						
Für Stempelgebühren für die eingezahlten Zuschuß-Raten des Aktienkapitals, so wie für allgemeine Verwaltungskosten aus Anlaß des Weiterbaues . .			—	—	16046	58
Summe II.					198356 oder 138849 Thlr.	3
III. Baukosten der Stockerauer Flügelbahn.						
Laut Docirungs-Ausweis am 31. Dez. 1844.						
Für Erhebungs- und Projekt-Verfassungskosten . . .			—	—	9944	40
„ Grundeinlösungen, Entschädigungen und Depositen			—	—	91446	1
„ Erdarbeits- und Unterbau-Regie-Kosten			—	—	265941	27
„ Oberbau- und Regie-Kosten			—	—	387364	1
„ Gebäude und diverse Baukosten			—	—	143412	38
„ Gebäude und Bahn-Fundus-instructus			—	—	5943	46
„ Fahr-Fundus-instructus			—	—	150000	—
„ Bahnbetriebs-Vorauslagen			—	—	1883	6
„ administrative Spesen während des Bahnbaues .			—	—	10460	5
„ Verzinsung des Fundations-Kapitals während des Bahnbaues			—	—	66862	44
Summe III.					1,133258 oder 933281 Thlr.	28

	Konventions-Münze.			
	fl.	kr.	fl.	kr.
IV. Aktien-Kapital-Verzinsungs-Konto.				
Für aus dem Baufonds der Hauptbahn während des Bahnbaues statutenmäßig bestrittene Zinsen à 4 Prozent von den gemachten Aktien-Einlagen, abzüglich der hierauf gutgebrachten Betriebs-Saldi von früheren Jahrgängen ꝛc., laut Ausweis am 31. Dezember 1843	—		1,284691	50
Ferner an berichtigten Zinsen auf die eingezahlten Zuschuß-Raten des Aktienkapitals vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844	—	—	6924	45
Summe IV.			1,291616 oder 904131 Thlr.	35
Rekapitulation.				
I. Für die technische Sektion	—	—	14,663551	50
II. " " administrative Sektion	—	—	198356	3
III. Baukosten der Stockerauer Flügelbahn	—	—	1,133258	28
IV. Aktien-Kapital-Verzinsungs-Konto	—	—	1,291616	35
Summe sämmtlicher Ausgaben, den Bahnbau betreffend, vom 1. Mai 1836 bis 31. Dezember 1844	—	—	17,286782 oder 12,100747 Thlr.	56

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Durch den kalten Winter des Jahres $18\frac{43}{44}$ und das darauf eingetretene Thauwetter wurden mehrere Bahnbauten sehr bedeutend beschädigt. Den hauptsächlichsten Schaden aber erlitt die Bahn durch den Eisgang der Donau, indem, ungeachtet der getroffenen Vorkehrungen, ein Brückenjoch der großen Donaubrücke so beschädigt wurde, daß der Betrieb der Bahn mehrere Tage, statt von Wien, von Florisdorf aus geleitet werden mußte.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmaschinen.

(S. Seite 88 u. 225.)

Nach dem Protokolle der am 31. März 1845 abgehaltenen 13. General-Versammlung der Aktionäre besteht die Direktion aus folgenden Mitgliedern:

K. K. Hofrath Andreas Baumgartner, Präses;
C. H. Edler v. Coith;
Raphael Foges;
Franz Riepl;
M. v. Rosthorn;
Baron v. Rothschild (in Vollmacht desselben Moritz Goldschmidt);
X. N. Schwaninger;

Joseph Stummer;
Leopold Edler v. Wertheimstein;
Dr. Andreas Zelinka;
D. B. Freiherr v. Eskeles;
Leopold Ritter v. Liebenberg;
Mathias Stricker.

Landesfürstlicher Kommissär ist der K. K. Oesterreichische Regierungsrath Maximilian R. Freiherr v. Werner;

General-Sekretär Heinrich Sichrovsky.

An Lokomotiven waren am Anfange des Jahres 1845 im Ganzen 46 vorhanden; hiervon waren bezogen: 10 von R. Stephenson in New-Castle, 4 von Norris in Philadelphia, 8 von J. Cockerill in Seraing, 11 von Turner Evans in Newton, 4 von Sharp Roberts in Manchester, 1 von Tayleur u. Comp. in Warington, 1 von Longridge, Starbuck u. Comp. in New-Castle, 1 von G. u. J. Rennin in London, 1 aus der eigenen Maschinenfabrik in Wien, 1 von Baldwin in Philadelphia, 2 von Nasmyts Gaskelly in Manchester und 2 aus der Neustädter Maschinenfabrik. Die Lokomotive repräsentirten, zusammengenommen, 1560 Pferdekräfte, und zwar waren 4 Lokomotive à 55, 2 à 45, 2 à 40, 13 à 35, 20 à 30, 3 à 25, 2 à 20 Pferdekraft.

Der Inventarstand der Wagenburg stellte sich, wie folgt:

An Personenwagen auf:

1	Hofwagen mit	15	Plätzen.
1	Salonwagen (nach belgischer Art) mit . .	18	"
14	Personenwagen 1. Klasse mit	252	"
52	" 2. " "	1248	"
53	" 3. " "	1696	"
7	" 1. u. 2. Kl. gemischt mit .	154	"
2	" 2. " 3. " mit	48	"
Im Ganzen 130	Personenwagen mit	3431	Plätzen.

An diversen Güter-Transportwagen auf:

5	Pferde-Transportwagen für	15 Pferde.
24	Equipagewagen für	24 Equipagen.
21	Brancardwagen,	für 37000 Ztr. Last.
2	Wasser-Reservoirwagen,	
542	diverse Güter-Transportwagen, und	
9	Schneepflügewagen	
Im Ganzen 603	Stück zum Transport von Gütern 2c.	

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(S. Seite 90 u. 225.)

Zuerst geben wir nachstehenden Ausweis der monatlichen Brutto-Einnahmen von Eröffnung des Betriebes bis zum September des Jahres 1845, um

zu zeigen, wie sich dieselben von Jahr zu Jahr vermehrt haben. Um jedoch hierbei ein richtiges Urtheil zu fällen, führen wir zugleich die Zeit an, in welcher die einzelnen Strecken der bis jetzt dem Verkehre eröffneten Bahnabtheilung demselben übergeben wurden.

Am	1. Januar	1838	von	Wien bis Wagram	2½	Meilen,
=	16. April	1838	=	Wagram bis Gänserndorf . .	1½	=
=	9. Mai	1839	=	Gänserndorf bis Dürnkrut . .	3	=
=	6. Juni	1839	=	Dürnkrut bis Lundenburg . .	4	=
=	7. Juli	1839	=	Lundenburg bis Brünn . . .	9	=
=	1. Mai	1841	=	Lundenburg bis Hradisch . . .	8	=
=	26. Juli	1841	=	Floridsdorf bis Stockerau . .	3	=
=	1. Sept.	1841	=	Hradisch bis Prerau	6	=
=	17. Okt.	1841	=	Prerau bis Olmütz	3	=
=	15. August	1842	=	Prerau bis Leipnik	2	=
				Zusammen	42	Meilen.

Monat.	In den Jahren:															
	1838.		1839.		1840.		1841.		1842.		1843.		1844.		1845.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Januar	1392	10	3484	11	29502	5	33152	41	67616	37	86854	58	99430	4	120806	51
Februar	—	—	3107	28	28486	14	34683	23	72808	50	99005	16	93049	33	106269	21
März	—	—	5135	7	39252	33	50618	56	77257	39	115327	30	122201	32	109271	43
April	3955	20	6515	18	51196	34	61936	58	110825	52	130450	36	137400	27	102560	50
Mai	12326	10	15096	5	56444	38	69482	59	117388	14	141324	33	147520	26	172126	16
Juni	9965	45	24050	20	65135	56	75740	32	109015	14	133362	16	153041	21	172785	43
Juli	10554	30	26034	16	63807	33	78391	2	112325	56	134400	1	148361	59	169200	56
August	12020	1	46064	40	62131	39	93607	32	126095	56	144250	37	156121	30	174334	8
September . . .	15844	37	50808	43	72214	18	107838	11	121319	33	150677	17	167564	45	211362	20
Oktober	9680	—	48079	19	56571	16	108803	5	126014	39	150114	48	165768	51		
November . . .	5475	25	30218	6	56322	31	90135	58	111323	38	131398	21	141530	13		
Dezember . . .	3351	8	28287	16	41174	16	82997	58	104178	22	121905	15	132728	40		
Zusammen	84565	6	286880	49	622239	33	887389	15	1,256170	30	1,539071	28	1,664719	21		

Zu der Brutto-Einnahme im Jahre 1844 im Betrage von

	1,664719	fl.	21 kr.
traten hinzu an anderweitigen Einnahmen	26165	=	49 =
Zusammen	1,690885	fl.	10 kr.
Von dieser Einnahme sind jedoch in Abzug zu bringen für bezahlte Provisionen an jene Güterversender, welche sich zur Aufgabe von jährlich mindestens 10000 Ztr. auf wenigstens 20 Meilen kontraktlich verpflichtet hatten	30177	=	39 =
so daß als wirkliche Einnahme sich ergaben	1,660707	fl.	31 kr.

Die Betriebskosten in dem Verwaltungsjahre 1844 (incl. der 10prozent. Quote pr. 157933 fl. 50 kr., welche jährlich zur Erhaltung der Lokomotive, Wagenburg und sonstigen Utensilien nach den Anschaffungskosten in Abzug gestellt wird, und zu welchen für das Jahr 1844 auch eine Amortisation von 12000 fl. für die aus den Beträgen des Reservefonds neu erbaute große Donaubrücke, so wie der von der XII. General-Versammlung bewilligte Pensionsfonds-Beitrag von jährlichen 4000 fl. hinzugekommen ist) haben in Allem und Jedem betragen: 833809 fl. 26 kr., wonach sich diese Ausgaben, ungeachtet der ins Leben getretenen, in Rücksicht des bevorstehenden Anschlusses der K. K. Staatsbahn, dringend nothwendig gewordenen, aber wegen Nachtarbeit und Beleuchtung kostspieligeren Nachtfahrten, auf 50½ Prozent der Brutto-Einnahme stellen. Berechnet man aber, daß von der oben erwähnten 10proz. Quote für die Erhaltung der Lokomotive und Wagenburg nur 136971 fl. 42 kr. wirklich ausgegeben worden sind, und der Ueberschuß mit 20962 fl. 8 kr. in den Reservefonds hinterlegt wird, so stellen sich die Ausgaben eigentlich nur auf 48,9 Proz. der Brutto-Einnahme.

	fl.	kr.	fl.	kr.
Wenn nun von obiger Einnahme			1,660707	31
die Ausgaben mit			833809	26
abgezogen werden, so zeigt sich das Betriebs-Ergebniß des Jahres 1844 mit			826898	5
Hiervon sind in Abzug zu bringen:				
die Zinsen des Anlehens vom Jahre 1841 pr. 1,400000 fl. mit	70000	—		
die auf das Jahr 1844 entfallende Tilgungsquote	8219	—		
die halbjährigen Zinsen des Anlehens vom Jahre 1844 pr. 1,050000 fl. incl. der vom 1. Januar bis 31. Mai 1845 geleisteten Vorschußzinsen	30865	17		
die auf den Zeitraum vom 1. Juni bis 1. Dezember entfallende Tilgungsquote . . .	2690	37		
			111774	54
			715123	11

	fl.	kr.
An die Aktionäre waren bereits an 4proz. Zinsen auf 14100 Aktien bezahlt	564000	—
Es verblieben demnach noch	151123	11
wovon, dem Beschlusse der am 31. März 1845 gehaltenen General-Versammlung gemäß, 1 Prozent als Super-Dividende	141000	—
und der Rest	10123	11

dem Reservefonds einverleibt wurde, wodurch sich letzterer, laut gelegter Berechnung, incl. der Tilgungs- und Assekuranzquote, auf 160332 fl. 22 kr. stellte.

Wenn aus der vorstehenden Hauptsumme der Einnahmen und Ausgaben die auf den Betrieb der Stockerauer Flügelbahn Bezug habenden Rubriken ausgeschieden werden, so ergiebt sich, daß sich für die auf dieser Bahnabtheilung beförderten Personen, Frachtgüter u. s. w. im Ganzen eine Einnahme von 158312 fl. 33 kr. ergab.

			fl.	kr.
Die sämmtlichen Betriebs-, Regie- und Erhaltungskosten dieser Flügelbahn betrugen			78236	34
es blieb sonach ein Ueberschuß von			80075	59
Hiervon sind jedoch in Abzug zu bringen die 5proz. Verzinsung von dem entfallenden Antheile des im Jahre 1841 gemachten Anlehens nach den effektiven Fundationskosten dieser Bahn pr. 1,133258 fl. 28 kr. mit	56662 fl.	54 kr.		
und die Tilgungsquote	6653	—		
Zusammen mit			63315	54
wonach sich dieser Ueberschuß mit			16760	5

herausstellt.

Da dieser Betrag jedoch den zu Gunsten der Hauptbahn für die gemeinschaftliche Benutzung der 2400 Klafter langen Bahnabtheilung von Wien bis Floridsdorf entfallenden Antheil der Brutto-Einnahme 27567 fl. 54 kr. nicht deckte, so wurde die Differenz von . . . . . 10807 fl. 49 kr. wie in den früheren Jahren, von dem Erträgnisse der Hauptbahn abgeschrieben und bei dem Konto der Stockerauer Bahn vorläufig angemerkt.

Gehen wir nun zu den einzelnen **Bahnbetriebs-Ausgaben** über, so finden wir, daß dieselben zerfallen:

I. in die Brennmaterials-Kosten;
II. - - übrigen Zugbeförderungs-Kosten;
III. - - Kosten der Bauerhaltungen;
IV. - - allgemeinen Regiekosten.

Ad I. Zusammenstellung

der Brennmaterial-Verwendung zu den verschiedenen Fahrten und Betriebszwecken und der dafür entfallenden Kosten vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844.

Bahnstrecke.	Fahrten, deren Anzahl.	Fahrten, zurückgelegte Meilen.	An Brennmaterial verwendet, und zwar: Schmiedekohlen. (Pfunde.)	Braunkohlen. (Pfunde.)	Coaks. (Pfunde.)	angebrannter Coaks*). (Pfunde.)	Oelkuchen. (Pfunde.)	Brennholz 30zölliges. (Klafter.)	Kostenbetrag. fl.	kr.
Verbrauch zu den Fahrten.										
Hauptbahn sammt dem Brünner u. Olmützer Flügel für die Lokomotiv-Heizungen	6351	$85336\frac{37}{40}$	—	—	—	10100	—	$20571\frac{15\frac{1}{2}}{16}$	112906	10
Hierzu für das Vorwärmen des Wassers zum Speisen der Lokomotive und für Reserve-Heizungen . . .	—	—	19140	523185	99989	84854	103500	$1095\frac{4\frac{1}{2}}{16}$	8813	22
Stockerauer Bahn.										
Für die Lokomotiv-Heizungen . . .	2053	$13904\frac{10}{40}$	—	—	—	—	—	$2011\frac{1\frac{1}{2}}{16}$	15654	35
Hierzu für das Vorwärmen des Wassers zum Speisen der Lokomotive und für Reserve-Heizungen . . .	—	—	—	27950	—	—	—	$100\frac{11\frac{1}{2}}{16}$	835	13
Summe	8404	$99241\frac{7}{40}$	19140	551135	99989	94954	103500	$23779\frac{1}{16}$	138209	20
Fernerer Verbrauch:										
Hauptbahn zur Beheizung der Amtslokalitäten und Bahnwächterhäuser .	—	—	4800	—	—	—	—	$738\frac{14\frac{1}{2}}{16}$	4084	18
Für die Feldschmieden, Behufs der Werkzeug-Reparaturen	—	—	98771	—	10700	—	—	—	718	9
Stockerauer Bahn zur Beheizung der Amtslokalitäten und Bahnwächterhäuser	—	—	300	—	—	—	—	$111\frac{3}{16}$	867	42
Summe	—	—	103871	—	10700	—	—	$850\frac{1\frac{1}{2}}{16}$	5670	9
Total-Verbrauch	—	—	123011	551135	110689	94954	103500	$24629\frac{2\frac{1}{2}}{16}$	143879	29

*) Diese Rubrik enthält die bei dem Verbrauche aus den Lokomotiven herausgeräumten und wieder verwendeten Schlacken, für welche jedoch kein Geldbetrag mehr angerechnet wird.

In obiger Tabelle werden die Brennstoff-Kosten für den Verbrauch zu den Fahrten, und zwar für die Lokomotiv-Heizungen, dann für das Vorwärmen des Wassers zum Speisen der Lokomotive und für die Reserve-Heizungen

pr. Hauptbahn mit	121719	fl.	32 kr.
„ Stockerauer Bahn . . .	16498	„	48 „
in Summa mit	138209	fl.	20 kr.

ausgewiesen. Diese Ausgabs-Summe auf die Anzahl zurückgelegter 99241,7 Meilen vertheilt, stellen sich die Kosten pr. Fahrtmeile im Durchschnitt mit etwa 1 fl. 23⅗ kr. heraus.

Die Kosten des Brennmaterial-Verbrauchs für Amts-Lokalitäten, Bahnwächterhäuser und Feldschmieden mit 5670 fl. 9 kr. sind theils der Rubrik „Regiespesen", theils den „Oberbau-Reparaturen" belastet worden.

Wollte man, Behufs eines Vergleiches der Brennstoff-Kosten mit den diesfälligen Ausweisen der verflossenen Jahre, die für den Brennmaterial-Transport in eigener Regie entfallenden Kosten, welche sich im Jahre 1844 auf 59763 fl. 32 kr. belaufen haben würden, zu obiger Ausgabs-Summe zuschlagen, so entfielen für das Brennmaterial pro Lokomotiv- und Kesselheizungen 197972 fl. 49 kr., welche, auf 99241$\frac{7}{10}$ Meilen vertheilt, pro Fahrtmeile etwa 1 fl. 59,7 kr. herausstellen würden.

Die Total-Ausgabe für Brennmaterial, incl. der Amtslokalitäten und Feldschmieden und mit Inbegriff der in Anschlag gebrachten Regietransport-Kosten, würde sich im Jahre 1844 auf 203642 fl. 58 kr. berechnen, wonach sich auf 99247$\frac{7}{10}$ Meilen pro Fahrtmeile etwa 2 fl. 3,1 kr. ergeben.

Im Jahre 1843 beliefen sich die Brennstoff-Kosten, mit Hinzurechnung des Regie-Transports, pro Fahrtmeile auf 2 fl. 41,8 kr., daher im Jahre 1844 eine Kostenverminderung von 38,7 kr. pro Fahrtmeile erzielt wurde.

Aus nachstehender Tabelle gehen die auf den einzelnen Bahnstrecken gemachten verschiedenen Fahrten und das hierzu verwendete Brennmaterial hervor.

Bahnstrecke zwischen	Gattung der Fahrten.	Fahrten, deren Anzahl.	Fahrten, zurückgelegte Meilen.	Konsumtion an Brennmaterial. Schmiede- und Braunkohlen. (Pfunde.)	Coaks. (Pfunde.)	Probe- und angebrannte Coaks. (Pfunde.)	Oelkuchen. (Pfunde.)	Holz hartes. (30 Zoll lang in Klaftern.)	Holz weiches. (30 Zoll lang in Klaftern.)
Wien-Lundenburg.	Personenfahrten . . .	392	$8210\frac{25}{40}$	—	—	—	—	$790\frac{8}{16}$	$367\frac{14}{16}$
	Separate Personenfahrten	13	$129\frac{1}{}$	—	—	—	—	$10\frac{13}{}$	$10\frac{1}{}$
	Gemischte Fahrten . .	363	$7889\frac{21}{}$	—	—	—	—	$1205\frac{2}{}$	$895\frac{14}{}$
	Lastfahrten	300	6525	—	—	—	—	$1194\frac{9}{}$	$1016\frac{15}{}$
	Separate Lastfahrten . .	696	$8017\frac{3}{}$	—	—	101,00	—	$1279\frac{1}{}$	$650\frac{4}{}$
	Reservefahrten	103	$442\frac{1}{}$	—	—	—	—	$63\frac{5}{}$	$32\frac{2}{}$
Lundenburg-Brünn.	Personenfahrten . . .	365	$5794\frac{15}{}$	—	—	—	—	$393\frac{4}{}$	$693\frac{13}{}$
	Separate Personenfahrten	2	$37\frac{26}{}$	—	—	—	—	$1\frac{10}{}$	$2\frac{4}{}$
	Gemischte Fahrten . . .	364	$5762\frac{25}{}$	—	—	—	—	474	911
	Separate Lastfahrten . .	341	$3683\frac{17}{}$	—	—	—	—	$327\frac{4}{}$	$579\frac{3}{}$
	Reservefahrten	25	$124\frac{4}{}$	—	—	—	—	$11\frac{4}{}$	$18\frac{3}{}$
Lundenburg-Prerau.	Personenfahrten . . .	363	$9684\frac{33}{}$	—	—	—	—	$975\frac{4}{}$	$688\frac{9\frac{1}{2}}{}$
	Separate Personenfahrten	5	$100\frac{13}{}$	—	—	—	—	$8\frac{5}{}$	$1\frac{10}{16}$
	Gemischte Fahrten . .	153	$4079\frac{15}{}$	—	—	—	—	$570\frac{6}{}$	$215\frac{4}{}$
	Lastfahrten	301	$8051\frac{30}{}$	—	—	—	—	$1576\frac{5\frac{1}{2}}{}$	$975\frac{4\frac{1}{4}}{}$
	Separate Lastfahrten . .	517	$6872\frac{4}{}$	—	—	—	—	$1037\frac{2}{16}$	$612\frac{7\frac{1}{2}}{}$
	Reservefahrten	69	$371\frac{32}{}$	—	—	—	—	$31\frac{7}{}$	$44\frac{12}{}$
Prerau-Olmütz.	Personenfahrten . . .	366	$2211\frac{11}{}$	—	—	—	—	$58\frac{1}{}$	$408\frac{10}{}$
	Gemischte Fahrten . .	515	$3109\frac{28}{}$	—	—	—	—	$116\frac{15}{}$	$567\frac{5}{}$
	Separate Lastfahrten . .	24	$111\frac{37}{}$	—	—	—	—	$2\frac{4}{}$	$22\frac{9}{}$
	Reservefahrten	5	$14\frac{1}{}$	—	—	—	—	$\frac{4}{}$	$2\frac{6}{}$
Prerau-Leipnik.	Personenfahrten . . .	363	1450	—	—	—	—	$45\frac{8}{}$	$404\frac{7}{}$
	Gemischte Fahrten . .	517	2064	—	—	—	—	$86\frac{4}{}$	$568\frac{5}{}$
	Separate Lastfahrten . .	112	410	—	—	—	—	$15\frac{4}{}$	$88\frac{6\frac{1}{4}}{}$
	Reservefahrten	9	30	—	—	—	—	$\frac{10}{}$	$5\frac{2}{16}$
Auf der ganzen Bahn . . .	Probefahrten	68	$160\frac{15}{}$	—	—	—	—	$23\frac{12}{}$	$30\frac{7}{}$
	Zusammen	6351	$85336\frac{37}{40}$	—	—	101,00	—	$10298\frac{7\frac{1}{2}}{}$	$9813\frac{1\frac{1}{2}}{}$

	Hierzu vom Verbrauch der Stockerauer Bahn für gemeinschaftliche Benutzung der Strecke von Wien-Floridsdorf p. 2343 Klafter-Bahn							$101\frac{14}{16}$	$358\,8\frac{1}{2}$
				—	—	101,00	—	$10400\,5\frac{1}{2}$	$10171\frac{10}{16}$
Stockerauer Flügelbahn.	Personenfahrten . . .	1675	11390	—	—	—	—	428	$1482\frac{3}{\ }$
	Separate Personenfahrten	2	$9\frac{25}{40}$	—	—	—	—	$\frac{8}{16}$	$1\frac{4}{\ }$
	Gemischte Fahrten . .	366	$2485\frac{16}{\ }$	—	—	—	—	$121\frac{9}{\ }$	$429\frac{15}{\ }$
	Reservefahrten	10	$19\frac{9}{\ }$	—	—	—	—	$5\frac{5}{\ }$	$2\frac{12}{\ }$
		2053	$13904\frac{10}{40}$	—	—	—	—	$555\frac{6}{16}$	$1916\frac{2}{16}$
	Ab für entfallenden Gebrauchs-Antheil der gemeinschaftlichen Benutzung der Strecke von Wien bis Floridsdorf			—	—	—	—	$101\frac{14}{\ }$	$358\,8\frac{1}{2}$
				—	—	—	—	$453\frac{8}{16}$	$1557\,9\frac{1}{2}$
Auf der Haupt-Brünn-Olmützer Flügelbahn.	Ferner wurden verwendet für Reserve-Heizungen, zum Wärmen des Wassers zur Speisung der Lokomotive, zur Beheizung der Stationsgebäude, Wächterhäuser und für Feldschmieden			6458,96	1106,89	848,54	1035,00	$652\,7\frac{1}{2}$	$1181\,11\frac{1}{2}$
Stockerauer Bahn.	Für desgleichen . . .			282,50	—	—	—	$36\frac{8}{16}$	$175\,6\frac{1}{2}$
	Zusammen			6741,46	1106,89	848,54	1035,00	$688\,15\frac{1}{2}$	$1357\frac{2}{16}$
	Totale	8404	$99241\frac{7}{40}$	6741,46	1106,89	949,54	1035,00	$11542\frac{13}{16}$	$13086\,5\frac{1}{2}$

Um bei dem Brennstoff-Verbrauche für die Maschinenheizungen die größtmöglichste Oekonomie zu erzielen, wurde seit Anfang des Jahres 1844 die Maschinenführer-Remuneration für Feuerung-Ersparung eingeführt.

Vergleicht man die im Jahre 1844 für die Lokomotiv-Heizungen konsumirten Brennstoff-Quantitäten im Verhältniß der zurückgelegten Meilenanzahl mit jenen des Jahres 1843, so zeigt sich, daß im Jahre 1843 auf 86350 gemachte Meilen für die Lokomotiv-Heizungen verbraucht wurden:

1,918055 Pfund Stückkohlen (100 Pfund = $\frac{1}{10}$ Klafter 36zölliges Brennholz) etwa	1918	Klafter.
1,370850 Pfund Coaks (95 Pfund = $\frac{1}{10}$ Klafter 36zölliges Brennholz)	1443	=
An harten und weichen 36zölligen Brennhölzern . .	16537	=
Zusammen 36zölliges Brennholz	19898	Klafter.
Reduzirt zu 30zölligem Brennholz	23877	Klafter.
Also pro Fahrtmeile Verbrauch etwa	0,276	Klafter.
Im Jahre 1844 beläuft sich das Consumo für 99241$\frac{7}{10}$ zurückgelegte Meilen auf 10100 Pfund oder 30zölliges Brennholz	12	Klafter.
An hartem und weichem Brennholz	22583	=
Zusammen 30zölliges Brennholz	22595	=
giebt pro Fahrtmeile etwa	0,228	Klafter,

daher im Verhältnisse der gemachten Meilenanzahl im Jahre 1844 über 4800 Klafter 30zölliges Brennholz weniger verbraucht wurden, welche, zu dem Inventurspreise von 18$\frac{43}{44}$ à 4 fl. 34 kr. pro Klafter, eine Ersparung von 21920 fl. herausstellen, während die entfallende Maschinenführer-Remuneration für 12 Monate etwa 3000 fl. beträgt. Durch dieses äußerst günstige Resultat erscheint die getroffene Einrichtung dieser Remunirung vollkommen gerechtfertigt.

Ad II. Uebersicht

der außer den Brennmaterials-Kosten weiter aufgelaufenen Zugbeförderungs-Kosten.

Gegenstände der Ausgabe.	Für die Hauptbahn, Brünner u. Olmützer Flügelbahn.		Für die Stockerauer Bahn.		Zusammen für die beiden Bahnabtheilungen.	
Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Gehalte des Werkstätten-Verwaltungs-Personals, incl. der Oberwerkführer, Wagenmeister und Wagenaufseher	7517	49	402	47	7920	36
Gehalte der Maschinenführer	18519	54	3017	27	21537	21
Löhnungen der Heizer, Maschinenputzer, Tenderwache	24135	14	3932	26	28067	40
Löhnungen der Wagenputzer, Wagenverschieber, Handlanger	13940	53	2271	26	16212	19
Löhnungen der Wasserschöpfer, wofür $\frac{1}{4}$ des in der Rubrik b. der Regie-Spesen des technischen Aufsichts-Personals angesetzten Betrages angeschlagen wurde mit . . .	11091	16	1054	20	12148	36
Verbrauch von $24884\frac{2}{32}$ Pfd. Baumöl . . . = = 13442 = Wagenschmiere = = $11729\frac{16}{32}$ = Unschlitt . . . = = 260 = Klauenfett . . = = $3519\frac{12}{32}$ = Seife . . . = = 35640 = Werg u. Hanf .	13102	43	2134	51	15237	34
Remunerationen, Zehrgelder, diverse Spesen und Anschaffungen	4055	7	660	34	4715	41
Quote à 10 Prozent von den Anschaffungskosten der Lokomotive und Wagen für deren Erhaltung	135806	34	22127	16	157933	50
Zusammen	228172	30	35601	7	263773	37

Bei Annahme der im Jahre 1844 auf der Bahn zurückgelegten 99241,7 Meilen entfallen von diesen Kosten pro 1 Meile etwa 2 fl. 39,5 kr. Im Jahre 1843 haben dieselben pro Meile Fahrt im Durchschnitt etwa 2 fl. 47,3 kr. betragen. Die Quote à 10 Prozent von den Anschaffungskosten der Lokomotive, Tender und Transportwagen zur Instandhaltung derselben, berechnete sich im Jahre 1844:

von den Lokomotiven und Tendern mit . . . . 84938 fl. 40 kr.

von den Transportwagen mit . . 72995 = 10 =

Zusammen mit 157933 fl. 50 kr.

und die hiervon bestrittenen Reparaturkosten stellten sich:

bei den Lokomotiven auf . . .	61361 fl. 37 kr.		
„ „ Tendern auf	5190 „ 4 „		
„ „ Transportwagen, incl. des Ersatzes für die unbrauchbar gewordenen Räder und Achsen und der diversen Requisiten der Wagenburg pr. . . .	70420 „ 1 „	136971 fl. 42 kr.	

wonach disponibel verblieben und in den Reservefonds hinterlegt wurden . . . . 20962 fl. 8 kr.

Da es sich jedoch, der größeren Sicherheit des materiellen Betriebes wegen, als wünschenswerth darstellte, außer den ganz schadhaft gewordenen und oben berechneten Rädern und Achsen, überhaupt alle solche Bestandtheile, die zwar noch im dienstfähigen Zustande sich befanden, allein, nach den bisherigen Erfahrungen, dennoch nicht ganz geeignet erschienen, ihrer Beschaffenheit nach, eine hinreichende Beruhigung für den ungestörten Betrieb einzuflößen, von den betreffenden Wagen herauszunehmen und durch ganz neue schmiedeeiserne Räder und hinlänglich erprobte Achsen zu ersetzen, so wurde der Beschluß gefaßt, diese Auswechselungen, nach Zulässigkeit der Umstände, ohne allen Verschub ins Werk zu setzen und den diesfälligen Mehrkosten-Aufwand, nach Abschlag des Werthes für die zurückgenommenen Bestandtheile, aus dem Reservefonds zu bestreiten. Die hierdurch aufgelaufenen Mehr-Auslagen betragen:

für die Auswechselung von 729 Rädern	8698 fl. 45 kr.
„ „ „ „ 401 Achsen	2006 „ — „
Zusammen	10704 fl. 45 kr.

Zu bemerken kommt hierbei, daß sowohl die bereits in Benutzung gestandenen und von den Wagen ausgehobenen Achsen, durch Vornahme der nun eingeführten Probe (für den Fall als sich solche probehaltig erweisen) wieder zur weiteren Verwendung verfügbar werden, so wie auch die gußeisernen Räder mit schmalen Tyres, durch Anbringung breiterer Spurkränze seiner Zeit durch Ausglühen, zum größten Theile wieder in den Reservestand übergehen werden.

Aus nachstehender Uebersicht sind die Leistungen der einzelnen Lokomotive, so wie deren Reparaturen speziell ersichtlich.

Oesterr. Eisenb. Fortsetzung.

Name der Maschine.	Pferdekraft.	Erzeuger.	Consumtion an Brennmaterial. Probe Coaks.	Holz, hartes.	Holz, weiches.	Zurückgelegte Meilen und durchschnittlicher Verbrauch an Brennstoff pro Meile. Personenfahrten.		Last- u. gemischte Fahrten.		Reserve- u. Probefahrten.		Summe der zurückgelegten Meilen.	Reparaturkosten.	
			Pfunde.	30 Zoll lang in Klftrn.	30 Zoll lang in Klftrn.	Meilen.	Verbr. pr. Meile.	Meilen.	Verbr. pr. Meile.	Meilen.	Verb. pr. Meil.		fl.	kr.
Austria	20	R. Stephenson in New-Castle	—	$3\frac{8}{16}$	$4\frac{12}{16}$	—	—	—	—	$23\frac{8}{40}$	—	$23\frac{8}{40}$	371	29
Moravia	20	desgl.	—	—	^{8}	—	—	—	—	1^{7}	—	1^{7}	176	51
Herkules	30	desgl.	—	381^{15}	516^{5}	$7\frac{38}{40}$	*	$3840\frac{26}{40}$	$\frac{30}{128}$	3^{3}	—	3851^{27}	1267	33
Samson	30	desgl.	—	312^{3}	179^{4}	92^{20}	*	2429^{18}	^{25}	25^{18}	—	2547^{16}	1344	12
Vindobona	30	desgl.	—	233	147^{2}	159^{25}	$\frac{16}{128}$	1761^{28}	^{26}	35^{23}	—	1956^{36}	631	53
Vulkan	30	desgl.	—	189^{8}	376^{9}	38^{22}	*	2338^{9}	^{30}	10^{14}	—	2387^{5}	2725	2
Jupiter	30	desgl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	905	26
Kolumbus	25	Norris in Philadelphia . . .	—	190	110^{10}	18^{33}	*	1331^{38}	^{28}	16^{4}	—	1366^{35}	2716	32
Saturn	25	J. Kockerill in Seraing . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1254	13
Merkur	25	desgl.	—	145^{7}	145	165^{25}	^{23}	1512^{27}	^{30}	45^{3}	—	1723^{15}	405	51
Gigant	30	R. Stephenson in New-Castle .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	315	32
Konkordia	30	desgl.	—	47	50^{15}	384^{15}	^{28}	28^{36}	*	9^{20}	—	422^{31}	929	19
Bruna	30	desgl.	—	191^{9}	248^{4}	2367^{28}	^{22}	102^{18}	^{31}	47^{7}	—	2517^{13}	544	49
Rakette	30	Turner Evans in Newton . .	—	109^{6}	277^{6}	1561^{21}	^{23}	419^{3}	^{29}	48^{31}	—	2029^{15}	545	41
Bucephalus	30	Tayleur u. Comp. in Warington	—	254^{8}	204^{15}	309^{8}	^{26}	1482^{24}	^{34}	5^{32}	—	1797^{24}	823	52
Magnet	30	Longridge, Starbuck u. Comp. in New-Castle	—	92^{3}	110^{4}	238^{5}	^{24}	598^{28}	^{33}	13^{5}	—	849^{38}	405	16
Nordstern	35	G. u. J. Rennie in London .	—	317^{5}	296^{3}	831^{0}	^{25}	1658^{37}	^{34}	43^{36}	—	2534^{3}	1588	28
Atlas	30	Turner Evans in Newton . .	—	167^{1}	503^{10}	2201^{11}	^{22}	1167^{36}	^{29}	60^{4}	—	3429^{11}	599	36
Vesta	30	desgl.	—	126^{12}	$101^{15\frac{3}{4}}$	448^{5}	^{25}	520^{28}	^{34}	16^{1}	—	984^{34}	3070	26
Patria	35	Kais. Ferd.-Nordbahn in Wien .	—	159^{13}	$429\frac{3}{16}$	2043^{35}	^{21}	1125^{24}	^{27}	26^{4}	—	3195^{23}	526	49
Neu-York	30	Norris in Philadelphia . . .	—	100^{14}	621^{11}	890	^{41}	1337^{20}	^{41}	15^{37}	—	2243^{17}	1076	38
Minotaurus	45	Turner Evans in Newton . .	—	559^{9}	547^{13}	15^{11}	*	3142^{24}	^{45}	17^{5}	—	3175	3471	2
Ajar	45	desgl.	—	571^{1}	516^{3}	—	—	3209^{10}	^{43}	27^{30}	—	3237	2528	42
Adler	35	desgl.	—	141^{5}	800^{12}	1844^{11}	^{29}	2355^{34}	^{29}	28^{30}	—	4228^{35}	629	40
Pfeil	35	desgl.	—	35^{8}	106^{6}	266^{38}	^{30}	275^{2}	^{34}	27^{21}	—	569^{21}	2671	50
Baltimore	35	Baldwin in Philadelphia . .	—	424^{15}	354^{10}	116^{24}	^{32}	2405^{26}	^{39}	72^{7}	—	2594^{17}	1321	33
Florida	30	Norris " " . .	—	413^{4}	328^{2}	163^{39}	^{30}	2956^{2}	^{30}	48^{1}	—	3168^{2}	454	15

Name der Maschine.	Pferdekraft.	Erzeuger.	Consumtion an Brennmaterial. Probe Coaks.	Holz, hartes.	Holz, weiches.	Zurückgelegte Meilen und durchschnittlicher Verbrauch an Brennstoff pro Meile. Personenfahrten. Meilen.	Personenfahrten. Verbr. pr. Meile.	Last- u. gemischte Fahrten. Meilen.	Last- u. gemischte Fahrten. Verbr. pr. Meile.	Reserve- u. Probefahrten. Meilen.	Reserve- u. Probefahrten. Verb. pr. Meil.	Summe der zurückgelegten Meilen.	Reparaturkosten. fl.	kr.
			Pfunde.	30 Zoll lang in Klftrn.										
Virginia	30	Norris in Philadelphia . . .	—	$192\frac{11}{16}$	$294\frac{15}{16}$	$231\frac{1}{40}$	$\frac{38}{128}$	$1370\frac{20}{40}$	$\frac{38}{128}$	$24\frac{34}{40}$	—	$1626\frac{15}{40}$	1449	40
Meteor	35	Sharp Roberts u. C. in Manchester	—	$210\frac{13}{}$	$88\frac{10}{}$	$2155\frac{24}{}$	$\frac{16}{}$	$78\frac{12}{}$	$\frac{22}{}$	$47\frac{11}{}$	—	$2281\frac{7}{}$	2863	49
Phönix	35	desgl.	—	$284\frac{4}{}$	$189\frac{3}{}$	$2850\frac{7}{}$	$\frac{19}{}$	$164\frac{18}{}$	$\frac{35}{}$	$28\frac{15}{}$	—	3043	1924	50
Titan	35	desgl.	—	$287\frac{12}{}$	$124\frac{6}{}$	$2889\frac{27}{}$	$\frac{17}{}$	$57\frac{10}{}$	$\frac{23}{}$	$33\frac{17}{}$	—	$2980\frac{14}{}$	1835	7
Pluto	35	desgl.	—	$195\frac{10}{}$	$151\frac{12}{}$	$2002\frac{20}{}$	$\frac{19}{}$	$199\frac{38}{}$	$\frac{24}{}$	$11\frac{1}{}$	—	$2213\frac{19}{}$	1744	54
Olomucia	30	J. Kockerill in Seraing . . .	—	$98\frac{5}{}$	$399\frac{10}{}$	$2462\frac{37}{}$	$\frac{20}{}$	$409\frac{18}{}$	$\frac{30}{}$	$48\frac{34}{}$	—	$2921\frac{9}{}$	1161	42
Komet	30	desgl.	—	$124\frac{10}{}$	$420\frac{10}{}$	$3170\frac{32}{}$	$\frac{21}{}$	$42\frac{33}{}$	*	$17\frac{35}{}$	—	$3231\frac{20}{}$	1009	33
Theseus	40	desgl.	—	$262\frac{6}{}$	$130\frac{11\frac{1}{2}}{}$	$22\frac{13}{}$	*	$1347\frac{5}{}$	$\frac{36}{}$	$16\frac{34}{}$	—	$1386\frac{12}{}$	1735	18
Centaur	40	desgl.	—	$450\frac{11}{}$	$381\frac{12\frac{1}{4}}{}$	4	*	$2754\frac{36}{}$	$\frac{38}{}$	$11\frac{21}{}$	—	$2770\frac{17}{}$	1314	32
Planet	35	Turner Evans in Newton . .	101,00	$239\frac{15}{}$	$166\frac{6}{16}$	$171\frac{5}{}$	$\frac{20}{}$	$1552\frac{33}{}$	$\frac{30}{}$	$38\frac{35}{}$	—	$1762\frac{33}{}$	1772	38
Delphin	35	desgl.	—	$216\frac{11}{}$	383	$2603\frac{20}{}$	$\frac{24}{}$	$448\frac{39}{}$	$\frac{28}{}$	$17\frac{30}{}$	—	$3070\frac{9}{}$	1614	48
Blitz	35	desgl.	—	$340\frac{1}{}$	$269\frac{9}{}$	$1737\frac{23}{}$	$\frac{22}{}$	$1450\frac{6}{}$	$\frac{26}{}$	$32\frac{14}{}$	—	$3220\frac{3}{}$	1686	39
Neptun	35	desgl.	—	$460\frac{6}{}$	$359\frac{15\frac{1}{4}}{}$	$4407\frac{5}{}$	$\frac{21}{}$	$403\frac{13}{}$	$\frac{25}{}$	$24\frac{35}{}$	—	$4835\frac{13}{}$	1099	7
Cyklop	30	Nasmyts Gaskelly in Manchester	—	$457\frac{8}{}$	$305\frac{15\frac{3}{4}}{}$	$100\frac{30}{}$	$\frac{28}{}$	$3487\frac{8}{}$	$\frac{27}{}$	$37\frac{27}{}$	—	$3625\frac{25}{}$	1353	34
Goliath	30	desgl.	—	$551\frac{11}{}$	$425\frac{7}{16}$	$26\frac{6}{}$	*	$4499\frac{7}{}$	$\frac{27}{}$	$23\frac{30}{}$	—	$4549\frac{3}{}$	1757	3
Koloß	55	Neustädter Maschinenfabrik . .	—	301	$137\frac{15}{}$	—	—	$1064\frac{26}{}$	$\frac{52}{}$	$19\frac{37}{}$	—	$1084\frac{23}{}$	1516	23
Elephant	55	desgl.	—	$282\frac{9\frac{1}{2}}{}$	$154\frac{12}{}$	—	—	$1067\frac{39}{}$	$\frac{51}{}$	$18\frac{16}{}$	—	$1086\frac{15}{}$	672	44
Donau	55	Kockerill Benefiziar Erb. in Seraing	—	$189\frac{5}{16}$	$81\frac{1}{}$	$8\frac{37}{}$	*	$559\frac{36}{}$	$\frac{60}{}$	$10\frac{8}{}$	—	$579\frac{1}{}$	451	41
Oder	55	desgl.	—	144	$73\frac{10}{}$	—	—	$413\frac{10}{}$	$\frac{66}{}$	$9\frac{7}{}$	—	$422\frac{17}{}$	153	34
		{Neustädter Maschine	—	$287\frac{13}{}$	$206\frac{8}{}$	$7\frac{38}{}$	*	$1666\frac{21}{}$	$\frac{37}{}$	$11\frac{30}{}$	—	$1686\frac{9}{}$	837	8
		{K. K. Staatsbahn-Maschine .	—	$8\frac{2}{}$	5	—	—	$21\frac{30}{}$	*	9	—	$30\frac{30}{}$	—	—
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	div. Rep.	104	53
		Summe	101,00	$10853\frac{13\frac{1}{2}}{16}$	$11729\frac{3\frac{1}{2}}{16}$	$39017\frac{29}{40}$		$59061\frac{36}{40}$		$1161\frac{22}{40}$		$99241\frac{7}{40}$	61361	37

Anmerkung. Bei den Reserve- und Probefahrten, so wie bei den mit * bezeichneten diversen kleinen Fahrten erscheint wegen zu kleiner Meilenanzahl, in welcher die Fahrten Statt fanden, kein Durchschnitt des Brennstoff-Verbrauchs pro Meile angesetzt.

Die Reparaturkosten der Lokomotive betragen hiernach also:

in Summa 61361 fl. 37 kr. oder pro Fahrtmeile — fl. 37,1 kr.
jene der Tender 5190 = 4 = = = = — = 3 =
= = Wagen 70420 = 1 = = = = — = 42,6 =
Zusammen 1 fl. 22,7 kr.

Im Jahre 1843 stellten sich die diesfälligen Kosten durchschnittlich von den Lokomotiven pro Fahrtmeile auf . 39,3 kr.
von den Tendern = = = . 3,5 =
= = Wagen = = = . 38,2 =
Zusammen 1 fl. 21 kr.

Für den Verbrauch an Schmiermaterialien beliefen sich die Ausgaben:
im Jahre 1844 pro Fahrtmeile auf . . . . 9,2 kr.
wogegen selbige 1843 pro Fahrtmeile . . . . 6,8 =
betragen haben. In Betreff der quantitativen Verwendung hiervon weisen die hierüber geführten Material = Rechnungen ein Durchschnitts = Consumo pro Fahrtmeile im Allgemeinen
von 8 Loth Baumöl zum Schmieren der Lokomotive } pro 1844 nach.
= 8⅕ = Wagenschmiere zum Schmieren der Wagen }

Die gesteigerte Verbrauchs = Quantität an Schmiermaterialien pro 1844 kann nur der schwierigen Manipulation bei den Nachtfahrten zugeschrieben werden.

Ad III. Zusammenstellung der Auslagen für die Erhaltung der Bahn = und Bau = Objekte.

Objekte, für welche die Auslagen Statt fanden.	Betrag der Auslagen. Für die Hauptbahn, die Brünner und Olmützer Flügelbahn. fl.	kr.	Für die Stockerauer Bahn. fl.	kr.	Für beide Bahnabtheilungen zusammen. fl.	kr.
Unterbau, und zwar: Für Gehalte, Löhnungen, Bau = Objekte, Erdarbeiten, Einzäunungen der Bahn	21395	21	748	39	22144	—
Oberbau. Für Gehalte der Bahnaufseher, Löhnungen der Vorarbeiter und Arbeiter bei den Reparaturen der Bahn = und Oberbau = Werkzeuge, Anschaffungen von Oberbau = Materialien	86300	25	3900	53	90201	18
Gebäude. Für die Erhaltung der Stationsgebäude, Wächterhäuser, Brunnen, Wasserleitungen, Wasseraufnahms = Apparate, Coaks = Anstalten	21268	45	1313	54	22582	39
Zusammen	128964	31	5963	26	134927	57
Hierzu die Assekuranz = Quote von den Baukosten der Gebäude	2620	56	427	—	3047	56
Ferner die dem Reservefonds zu vergütende Quote pro 1844 auf den Vorschuß zum Bau der großen Donaubrücke	12000	—	—	—	12000	—
Zusammen	143585	27	6390	26	149975	53

Vorstehende Gesammtkosten auf die im Jahre 1844 zurückgelegten 99241 Meilen vertheilt, entfallen im Durchschnitte pro Fahrtmeile 1 fl. 30,6 kr.

mit Ausschluß der Quote für die Donaubrücke pro 12000 fl. entfallen nur . . . . 1 = 23 =

während sich pro 1843 . . . . 1 = 31 = herausstellten.

Bei Vergleichung der oben ausgewiesenen Erhaltungskosten der 42 Meilen langen Bahnstrecke von 1844 mit jenen von 1843 ergiebt sich, daß nur beim Oberbau eine Mehr=Auslage, beim Unterbau und bei den Gebäuden aber Minder=Ausgaben Statt gefunden haben.

Beim Oberbau zeigt sich nämlich eine Mehr=Ausgabe von . . . . 20320 fl. 42 kr.

beim Unterbau dagegen eine Kostenverminderung von 3856 fl. 31 kr.

bei den Gebäuden . . . . 9326 = 37 =

Zusammen 13183 = 8 =

Daher im Ganzen eine Mehr=Auslage von . . . . 7137 = 34 =

Die Mehr=Auslagen der Oberbau=Erhaltung ergeben sich am besten durch die nachstehende Uebersicht der einzelnen Rubriken dieser Erhaltungs=Kosten in den Jahren 1844 und 1843:

Jahr.	Gehalte u. Löhnungen der Arbeitsleistungen bei den Reparaturen.		Schotter=Anschaffungskosten.		Anschaffungskosten des verwendeten Materials.				Brennmaterialkosten für Reparaturen der Werkzeuge.		Verschiedene Auslagen.		Zusammen.	
					Eisen.		Holz.							
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1844	32300	9	2716	54	14588	45	39600	27	738	9	256	54	90201	18
1843	42028	49	4246	42	3359	44	20081	—	—	—	164	21	69880	36
Differenz	—9728	40	—1529	48	+11229	1	+19519	27	+738	9	+92	33	+20320	42

Aus dieser Zusammenstellung ist ersichtlich, daß die erwähnte größere Auslage im Jahre 1844 nur allein durch die vermehrten Oberbau=Material=Auswechselungen herbeigeführt wurde, was besonders bei denen der Schwellen der Fall war.

Da nämlich 1843 auf der ganzen Bahn 18908 Schwellen, während 1844 36105 Schwellen ausgewechselt wurden, so war deren Auswechselung im letzteren Jahre nahe doppelt so groß.

Berücksichtigt man in obiger Zusammenstellung die Mehr=Auslage für das Holzmaterial und den auf die Oberbau=Erhaltungskosten übertragenen Betrag des Brennmaterials von 738 fl. 9 kr., welche Ausgabe im Jahre 1843 nicht auf diesem Konto, sondern noch auf dem Brennmaterial=Konto ver=

rechnet wurde, so rechtfertigt die entfallende Summe dieser beiden Rubriken allein schon die angeführten Mehrkosten.

Ferner zeigen die beiden ersten Rubriken, nämlich: Die Gehalte und Löhnungen der Arbeitsleistungen, so wie die Schotter-Anschaffung eine Ausgabs-Verminderung, deren Gesammtbetrag aber vollkommen die Mehrauslagen für das Eisen-Material deckt. Die Ursache der erwähnten Minder-Ausgaben liegt eines Theils in der geringern Quantität der pro 1844 benöthigten Schotter-Gewinnung, und somit zugleich in seiner Verwendungs-Auslage, die offenbar in die erste Rubrik gehört; — andern Theils aber auch in den bei weitem kleineren Ausgaben für die Drehscheiben-Reparaturen, deren Anzahl sich im Jahre 1843 auf 16 belief.

Ad IV. Uebersicht

der Bahnbetriebs-Regiespesen der verschiedenen Geschäftsbranchen.

Benennung der Ausgabe-Rubrik.	Betrag der Ausgaben. Für die Hauptbahn, die Brünner und Olmützer Flügelbahn.		Für die Stockerauer Bahn.		Für beide Bahnabtheilungen zusammen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Technische Regie.						
Gehalte des General-Inspektorats, der Ingenieure und Assistenten	23251	23	900	—	24151	23
Löhnungen der Bahnwächter	35905	—	3150	—	39055	—
Löhnungen der Bahnwächter-Gehülfen, Stations- und Feuerwächter, Wasserschöpfer	33282	49	3163	—	36445	49
Verbrauch an Beleuchtungs-Materialien	10857	54	1769	1	12626	55
An Grund- und Häusersteuern und Stempelgebühren	6925	31	169	52	7095	23
Diverse kleine Betriebsspesen und Kanzlei-Unkosten	4014	46	114	53	4129	39
Werthsverminderung des Mobiliarstandes	9399	16	1550	12	10949	28
Equipirung des Stations- und Bahnwächter-Personals	1065	15	173	33	1238	48
Beheizung der Amtslokalitäten und Bahnwächterhäuser	1302	46	322	42	1625	28
Regie der Expedite.						
Gehalte der Expeditoren, Kanzlisten, Kondukteure, Packmeister	32793	1	4221	21	37014	22
Gehalte der Magazineure und Gehülfen	7485	—	—	—	7485	—
Löhnungen der Packer und Magazin-Arbeiter	36979	13	1266	33	38245	46
Lithographien, Druckkosten und Affichen						
Equipirung der Kondukteure, Packmeister und	7468	37	1216	52	8685	29
Packer	1916	56	312	24	2229	20
Magazin-Auslagen und div. kleine Spesen	2860	28	466	2	3326	30
Beheizung der Amtslokalitäten u. Wartsäle	2549	32	545	—	3094	32
Erhaltung der Kommunikation bei Elementar-Ereignissen	13721	23	413	48	14135	11
Regie der Central-Administration, nach Abrechnung des entfallenden Antheils für den Weiterbau	26316	33	—	—	26316	33
Beitrag an den Pensionsfonds	4000	—	—	—	4000	—
Zusammen	262095	23	19755	13	281850	36

Obige Regiespesen, vertheilt auf die im Jahre 1844 gemachten 99241,7 Meilen. entfallen pro Meile 2 fl. 50,4 kr.

Im Jahre 1843 stellten sich dieselben auf 2 fl. 51 kr.; hierbei ist jedoch zu bemerken, daß im Jahre 1844 in diese Ausgabs-Rubrik der für Beheizung der Amtslokalitäten und Bahnwächterhäuser entfallende Kostenbetrag

von	4952 fl.
dann der Beitrag an den Pensionsfonds mit	4000 =
zusammen	8952 fl.

einbezogen wurden, was pro Fahrtmeile etwa 5,4 kr. beträgt.

Es ist demnach, abgesehen von den durch die Nachtfahrten erwachsenen sehr bedeutenden Mehrauslagen für Beleuchtung und Nachtarbeiten auch in dieser Rubrik eine Kosten-Verminderung gegen 1843 erzielt worden.

Die Gesammtkosten einer Meile gemachter Fahrten pro 1844 und 1843 berechnen sich, bei Zusammenstellung der betreffenden Ausgabs-Rubriken, wie folgt:

	1844.						1843.					
	Hauptbahn.		Stockerauer Bahn.		Beide Abtheilungen im Durchschnitt.		Hauptbahn.		Stockerauer Bahn.		Beide Abtheilungen im Durchschnitt.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
An Auslagen f. Brennmaterialien . .	1	25,6	1	11,1	1	23,6	1	52,2	1	26,4	1	48
Anderweitige Zugbeförderungskosten .	2	20,4	2	32,2	2	39,5	2	53,4	2	16,2	2	47,3
An Bahn-Unter- u. Oberbau, dann Gebäude-Erhaltungskosten	1	40,9	—	27,6	—	27,6	1	43,4	—	26,3	1	31
An technischen, Expedits- und Central-Administrations-Spesen	3	4,2	1	52,2	1	25,2	3	52,2	1	10,9	3	11,4
Zusammen	8	51,1	5	36,1	8	24,1	10	4,2	5	19,8	9	17,7
und, nach Ausscheidung der im Jahre 1843 bezahlten Provisionen v. 29425 fl. 54 kr.							9	39,6	5	19,8	8	57,3

Im Betriebsjahre 1844 wurde daher, ungeachtet der neu zugewachsenen bedeutenden Ausgabs-Beträge von 16000 fl., für die Quote der großen Donaubrücke und den Pensionsfonds-Beitrag (was pro Fahrtmeile etwa 9,6 kr. ausmacht), eine Kosten-Verminderung von 33,2 kr. pro Fahrtmeile gegen 1843 erzielt. Bei der Kostenberechnung pro Fahrtmeile ist jedoch zu bemerken, daß in den im Jahre 1844 auf der Hauptbahn zurückgelegten

85337 Meilen auch die Anzahl Fahrtmeilen mit leeren Wagen, dann der Reserve- und Probefahrten, zusammen mit
7526 Meilen mitbegriffen ist, wonach die Gesammt-Ausgabe pro Hauptbahn eigentlich nur auf
77811 Meilen zu vertheilen kommt, wodurch sich die reinen Kosten pro Fahrtmeile mit 9 fl. 42,6 kr. berechnen.

i. Fahrordnung.

Seit dem 10. September 1845 geht täglich gegen Abend von Wien ein Personentrain ab, welcher die Nacht durchfährt, Morgens in Olmütz anlangt und von dort auf der Olmütz-Prager Bahn nach Prag gelangt. Ein Zug von Prag beginnt ebenfalls jeden Abend seine Fahrt und erreicht Wien am andern Tage.

Kurz nach Eröffnung der Olmütz-Prager Bahn (1. September 1845) gingen täglich zwei Züge, nämlich Morgens und Abends, nach entgegengesetzten Richtungen ab; der Morgenzug ist aber seit dem 10. September eingestellt worden.

Außerdem gehen täglich von Wien bis Olmütz und Leipnik ein, bis Brünn im Winter ein, im Sommer zwei Personen- und ein Güterzug hin und zurück. In westlicher Richtung (nach Stockerau) werden täglich im Winter 5, im Sommer 6 Züge für Personen und 1 für Güter gemacht. Die Verbindung mit Preßburg wird, so lange die Eisenbahn bis dorthin nicht hergestellt ist, durch zwei tägliche Eilfuhren bewirkt, welche Passagiere und Güter von der Station Gänserndorf abnehmen und auch dorthin bringen.

k. Verzinsung, Dividende.

(S. Seite 111 u. 237.)

Im Jahre 1844 wurde, außer 4 Prozent Zinsen, noch 1 Prozent Dividende gezahlt; die Verzinsung der Aktien betrug daher im Ganzen 5 Proz.

l. Personenfrequenz.

(S. Seite 112 u. 237.)

Wir geben zuerst einen speziellen Ausweis der Personenfrequenz und der Einnahme dafür vom Jahre 1838 bis Monat September 1845, weisen jedoch dabei, um ein richtiges Urtheil fassen zu können, auf die unter Betriebseinnahmen S. 102 gegebene Zusammenstellung der streckenweisen Eröffnung der Bahn hin.

In den Jahren:

Monat.	1838. Personen.	1838. fl.	1838. kr.	1839. Personen.	1839. fl.	1839. kr.	1840. Personen.	1840. fl.	1840. kr.	1841. Personen.	1841. fl.	1841. kr.
Januar . .	2392	1392	10	7261	3459	11	10272	16121	14	7433	15205	31
Februar . .	—	—	—	6718	3107	28	12464	21070	38	7688	17045	50
März . . .	—	—	—	10874	5125	13	13444	24539	5	11502	20710	18
April	4327	3955	20	14338	6505	59	19558	33765	31	16039	34776	1
Mai	28106	12326	10	29079	15087	39	21803	40468	32	25151	46049	10
Juni	24683	9965	45	32473	24040	40	27366	47140	28	25550	48144	56
Juli	28250	10554	30	33241	26034	16	22722	41893	42	28743	48240	45
August . . .	29425	12020	1	33897	43303	47	26045	44387	1	61656	63595	39
September .	33464	15844	37	41117	48878	7	26762	50422	44	66594	77007	8
Oktober . .	21043	9680	—	35945	45747	44	19656	27326	44	58982	72057	26
November .	11897	5475	25	15714	25893	39	15381	28597	20	45553	56413	57
Dezember .	7055	3351	8	12398	20093	26	9714	21721	46	38580	47065	52
Zusammen	190642	84565	6	273055	267277	9	225187	407454	45	393471	546312	33

Monat.	1842. Personen.	1842. fl.	1842. kr.	1843. Personen.	1843. fl.	1843. kr.	1844. Personen.	1844. fl.	1844. kr.	1845. Personen.	1845. fl.	1845. kr.
Januar . .	31787	35048	18	37884	40993	11	38679	46881	32	43339	54094	2
Februar . .	31244	38498	54	42269	46579	48	36262	43515	56	37621	46340	21
März . . .	35088	42846	7	43070	51751	54	43318	49813	45	42136	54117	35
April	48591	59910	31	52440	64795	26	58995	73674	2	37873	59349	7
Mai	68108	81556	4	60144	74534	36	67809	85491	48	67124	92720	18
Juni	56373	72675	41	66687	82216	59	65961	84827	33	60686	87848	40
Juli	62655	73774	15	60860	82417	47	59896	80572	23	63296	90196	46
August . . .	71957	86574	7	70053	88696	5	67375	93700	51	71133	101006	39
September .	62744	80764	54	68705	90472	23	68560	95639	57	71648	132268	41
Oktober . .	60894	74888	44	62346	86453	26	62606	90618	37			
November .	46790	59837	32	50977	65389	50	51384	69073	6			
Dezember .	46434	48794	53	45785	58245	19	48062	57893	14			
Zusammen	622665	755170	—	661220	832546	44	668907	871702	44			

Da in den Jahren 1843 und 1844 die Bahn auf gleicher Länge eröffnet war, so geben dieselben zu richtigen Vergleichungen über die Zunahme der Frequenz und des Ertrages dafür Anlaß.

Monat.	Es wurden befördert:						Daher im Jahre 1844 gegen das Jahr 1843:					
	im Jahre 1843			im Jahre 1844			mehr.			weniger.		
	Personen.	Einnahme.		Personen.	Einnahme.		Personen.	Einnahme.		Personen.	Einnahme.	
		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
Januar	37884	40993	11	38679	46881	32	795	5888	21	—	—	—
Februar	42269	46579	48	36262	43515	56	—	—	—	6007	3063	52
März	43070	51751	54	43318	49813	45	248	—	—	—	1938	9
April	52440	64795	26	58995	73674	2	6555	8878	36	—	—	—
Mai	60144	74534	36	67809	85491	48	7665	10957	12	—	—	—
Juni	66687	82216	59	65961	84827	33	—	2610	34	726	—	—
Juli	60860	82417	47	59896	80572	23	—	—	—	964	1845	24
August	70053	88696	5	67375	93700	51	—	5004	46	2678	—	—
September . . .	68705	90472	23	68560	95639	57	—	5167	34	145	—	—
Oktober	62346	86453	26	62606	90618	37	260	4165	11	—	—	—
November . . .	50977	65389	50	51384	69073	6	407	3683	16	—	—	—
Dezember . . .	45785	58245	19	48062	57893	14	2277	—	—	—	352	5
Zusammen	661220	832546	44	668907	871702	44	18207	46355	30	10520	7199	30
Ab nebenstehende .							10520	7199	30			
							7687	39156	—			

Der Verkehr auf den einzelnen Stationen vertheilte sich im Jahre 1844 wie folgt:

Auf der Strecke zwischen Wien, Brünn, Olmütz und Leipnik.

Stationen.	Anzahl der ausgegebenen Fahrkarten.	Summe der dafür erhobenen Beträge. fl.	kr.	Zusammen. fl.	kr.
Wien	84902	228250	24		
Floridsdorf	17319	8492	30		
Süßenbrunn	847	240	14		
Wagram	7443	3046	29		
Gänserndorf	17292	14190	57		
Angern	8273	6008	29		
Dürnkrut	6661	5874	56		
Hohenau u. Dröfing	12315	11056	44		
Lundenburg	33757	54146	29		
Neudorf	1077	670	18		
Göding	7285	7611	16		
Bisenz-Pisek	5821	7777	38		
Hradisch	6670	9768	20		
Napajedl	4300	5414	17		
Hullein	10196	12572	45		
Prerau	8341	6400	25		
Leipnik	18547	49244	36		
Brodek	2015	1892	56		
Olmütz	26949	70072	22		
Saitz	1984	2686	39		
Branowitz	3144	5194	1		
Raigern	2250	2731	50		
Brünn	38080	123380	33		
Zusammen	325468	—	—	636725	8
Hierzu:					
Für K. K. Militair-Transporte	3015	—	—	3724	10
Für Beförderung von K. K. Post-Kondukteuren	—	—	—	5542	18
				645991	36
Für Gepäck und Rezepisse-Gebühren	—	58389	30		
Für Equipagen, Pferde- und Eilgut-Beförderung nebst Rezepisse-Gebühren	—	17760	20		
Für K. K. Postsendungen	—	4487	29		
				80637	19
				726628	55

Auf der Strecke zwischen Wien und Stockerau.

Stationen.	Anzahl der ausgegebenen Fahrkarten.	Summe der dafür erhobenen Beträge. fl.	kr.	Zusammen. fl.	kr.
Wien	154732	65162	18		
Floridsdorf	10025	3196	19		
Jedlersee	7790	2019	39		
Enzersdorf	18132	4685	7		
Korneuburg	42624	13849	12		
Stockerau	107121	50080	2		
Zusammen	340424	—	—	138992	37

	Anzahl der ausgegebenen Fahrkarten.	Summe der dafür erhobenen Beträge. fl.	kr.	Zusammen. fl.	kr.
Umstehende Summe				138992	37
Für Gepäck und Rezepisse=Gebühren	—	5374	58		
Für den Equipagen= und Eilgut=Transport, nebst Rezepisse=Gebühren	—	706	14		
				6081	12
				145073	49
Summe	—	—	—	871702	44

m. Güter=Beförderung.

Indem wir im Nachstehenden eine Zusammenstellung des Waaren=Transports und der Einnahme dafür, von Eröffnung desselben an, geben, weisen wir zugleich auf die unter Personenfrequenz gemachte Bemerkung hin.

Monat.	In den Jahren:																				
	1839.			1840.			1841.			1842.			1843.			1844.			1845.		
	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.
Januar	—	25	—	—	13380	51	54950	17947	10	95421	32568	19	123916	45861	47	135490	52548	32	163934	66712	49
Februar	—	—	—	—	7415	36	49117	17637	33	100841	34309	56	139116	52425	28	112699	49533	37	138872	59929	—
März	—	9	54	34872	14713	28	82693	29908	38	94609	34411	32	157801	63575	36	158078	72387	47	156713	55154	8
April	—	9	19	44824	17431	3	77214	27160	57	149280	50915	21	170353	65655	10	131138	63726	25	98132	43211	43
Mai	—	8	26	44644	15976	6	78267	23433	49	102146	35832	10	158209	66789	57	138467	62028	38	188486	79405	58
Juni	—	9	40	46052	17995	28	85165	27595	36	105884	36339	33	122055	51145	17	165459	68213	48	221487	84937	3
Juli	—	—	—	50353	21913	51	97340	30150	17	111092	38551	41	118737	51982	14	160258	67789	36	185681	79004	10
August	—	2760	53	49752	17744	38	96747	30011	53	114974	39521	49	128939	55554	32	148424	62420	39	193751	73326	29
September . . .	—	1930	36	58191	21791	34	93539	30831	3	109381	40554	39	131908	60204	54	189276	71924	48			
Oktober	—	2331	35	64361	19244	32	116998	36745	39	138308	51125	55	147087	63661	22	203005	75150	14			
November . . .	—	4324	27	89203	27725	11	95952	33722	1	131749	51486	6	164079	66008	31	221167	72457	7			
Dezember . . .	—	8193	50	51895	19452	30	104864	35932	6	232909	55383	29	238219	63659	56	264257	74835	26			
Zusammen	—	19603	40	534237	214784	48	1,032846	341076	42	1,486594	501000	30	1,800419	706524	44	2,027718	793016	37			

Eine Vergleichung der Ergebnisse in den Jahren 1843 und 1844 ergiebt folgende Resultate:

Monat.	Es wurden transportirt: im Jahre 1843 Güter.	im Jahre 1843 Einnahme dafür.		im Jahre 1844 Güter.	im Jahre 1844 Einnahme dafür.		Daher im Jahre 1844 gegen das Jahr 1843: mehr. Güter.	mehr. Einnahme dafür.		weniger. Güter.	weniger. Einnahme dafür.	
	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.
Januar	123916	45861	47	135490	52548	32	11574	6686	45	—	—	—
Februar	139116	52425	28	112699	49533	37	—	—	—	26417	2891	51
März	157801	63575	36	158078	72387	47	277	8812	11	—	—	—
April	170353	65655	10	131138	63726	25	—	—	—	39215	1928	45
Mai	158209	66789	57	138467	62028	38	—	—	—	19742	4761	19
Juni	122055	51145	17	165459	68213	48	43404	17068	31	—	—	—
Juli	118737	51982	14	160258	67789	36	41521	15807	22	—	—	—
August	128939	55554	32	148424	62420	39	19485	6866	7	—	—	—
September . . .	131908	60204	54	189276	71924	48	57368	11719	54	—	—	—
Oktober	147087	63661	22	203005	75150	14	55918	11488	52	—	—	—
November . . .	164079	66008	31	221167	72457	7	57088	6448	30	—	—	—
Dezember . . .	238219	63659	56	264257	74835	26	26038	11175	30	—	—	—
Zusammen	1,800419	706524	44	2,027718	793016	37	312673	96073	48	85374	9581	55
Ab nebenstehende .							85374	9581	55			
							227299	86491	53			

Der Verkehr im Jahre 1844 war auf den einzelnen Stationen wie folgt:

Stationen.	Gewicht der übernommenen Güter. Ztr.	Summe der Frachtbeträge. fl.	kr.	Zusammen. fl.	kr.
1) Auf der Strecke zwischen Wien, Brünn, Olmütz und Leipnik.					
Wien	581815	318025	11		
Floridsdorf	73093	29478	57		
Wagram	983	359	7		
Gänserndorf	4897	1813	58		
Angern	27455	3582	52		
Dürnkrut	9355	1681	35		
Hohenau	31650	8036	27		
Lundenburg	116991	29267	39		
Göding	36201	11104	13		
Bisenz-Pisek	84708	24154	21		
Hradisch	19184	6382	13		
Napajedl	24571	8930	50		
Hullein	21303	8357	36		
Prerau	12693	3684	49		
Leipnik	287664	133667	55		
Brodek	6215	3255	10		
Olmütz	81580	47940	49		
Saitz	11795	3145	8		
Branowitz	15619	5743	40		
Raigern	44982	14241	27		
Brünn	176226	77514	44		
Zusammen	1,668980	740368	41		
Hierzu:					
Für die kontraktliche Verfrachtung des K. K. Aerarial-Tabaks von Göding nach Brünn	36564	10937	46		
Für den Transport der zum Verkaufe nach Wien bestimmten Brennhölzer und verschiedener Materialien für die Bau-Kontrahenten ꝛc.	143749	19588	48		
				770895	15
Ferner					
für Waaggelder, Frachtbriefe, Aufnahmsscheine und sonstige Gebühren	—	5803	2		
für eingeflossene Lagerzinse	—	3421	3		
				9224	5
				780119	20
Hievon ab					
für bezahlte Provisionen an Güter-Versender, welche über 1000 Ztr. im Jahre aufgegeben haben	—	—	—	30177	39
bleiben	—	—	—	749941	41
2) Auf der Strecke zwischen Wien und Stockerau.					
Wien	30560	2710	26		
Floridsdorf	28100	1652	15		
Korneuburg	7633	210	6		
Stockerau	43462	2602	—		
Zusammen	109755	7174	47		
Für die kontraktliche Verfrachtung der Prager Eilgüter	68670	5722	30		
				12897	17
Summe				762838	58

Die auf der Bahn im Laufe des Jahres 1844 nach allen Richtungen verführten 2,027718 Ztr. Güter bestanden aus:

Getreide und andere Gewächse	247051	Ztr.
Hölzer	164655	"
Erden	6325	"
Metalle und Metallwaaren	186811	"
Steine	20792	"
Natur-Produkte	192378	"
Fabrikate	75706	"
Eßwaaren	202174	"
Getränke	165827	"
Kolonial-, Material- und Spezerei-Waaren	159886	"
Manufaktur-, Putz- und Schnittwaaren	215821	"
Kunst-, Galanterie-, Nürnberger Waaren	6942	"
Diverse Waare (gemischt aufgegeben)	251835	"
Gewicht der Wagen und Pferde	79339	"
Retourfracht	29371	"
Aerarisches Montur- und Artilleriegut	22805	"
Zusammen	2,027718	Ztr.

2. Wien-Gloggnitz Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

(S. Seite 116 u. 177.)

Wie aus der S. 116 bis 125 gegebenen geschichtlichen Darstellung hervorgeht, lag der Wien-Gloggnitz Eisenbahn ein viel größerer Plan zum Grunde, als wirklich zur Ausführung gelangte. Obgleich für den angefangenen Bau der Raaber Bahnlinie bis zur General-Versammlung am 18. Juli 1842 bereits eine Summe von 950000 fl. Konv. Münze verausgabt war, mußte doch durch das Zusammentreffen bedenklicher und vielfach ungünstiger Konjunkturen sowohl dieser als auch der Bau der projektirten Flügelbahnen von Mödling nach Laxenburg und von Neustadt nach Oedenburg damals aufgegeben werden. Bei der späteren, ganz veränderten Lage der Dinge hielt es die Direktion im Interesse der Gesellschaft für nothwendig, diesen Gegenstand wieder aufzunehmen und einer genauen und umfassenden Erwägung zu unterziehen. Sie that bei der Regierung die erforderlichen Schritte, um in ihre ursprünglichen Verhältnisse zurücktreten und alle damals konzessionirten Bahnstrecken, so weit dieselben in Oesterreich liegen, ausführen zu dürfen. Diese hatten zur Folge, daß der Kaiser durch Allerhöchste Entschließung vom 4. Februar 1844 zu bestimmen geruhte:

„Daß die Allerhöchste Konzession für die drei Zweigbahnen von Wien nach Bruck an der Leytha, nach Laxenburg und nach Katzelsdorf in die Privilegiums-Urkunde für die Wien-Gloggnitz Eisenbahngesellschaft aufzunehmen, und dabei der Zeitpunkt, in welchem

diese Bau-Unternehmungen begonnen, und die Hauptabschnitte, in welchen dieselben fortgesetzt und beendigt werden sollen, zu bestimmen seien."

In der Zwischenzeit hatte die Direktion die hierauf Bezug habenden Erhebungen vornehmen lassen, und sie konnte deshalb auf den 30. Juli 1844 eine außerordentliche General-Versammlung einberufen, um hierüber die nöthigen Anträge zu machen und die erforderlichen Beschlüsse zu fassen.

Der von der Direktion hierbei den Aktionären über die einzelnen Unternehmungen erstattete Bericht lautete, wie folgt:

Seitenbahn von Wien nach Bruck a. d. Leytha.
(Raaber Linie.)

„Wie aus dem vorn Gesagten erhellet, war namentlich die Raaber Bahn von der Gründung unsers Unternehmens an als einer der Lebenspulse desselben betrachtet; die namhaften Opfer, welche dafür gebracht worden sind, verbürgen die Erkenntniß dieser Wichtigkeit. Da die frühere Sachlage aber insoweit geändert ist, daß uns gegenwärtig von Sr. K. K. Majestät blos die Konzession zu dem Baue in Oesterreich bis Bruck ertheilt wurde, so haben wir nur den Fall zu untersuchen, ob die Bahn von Wien nach Bruck a. d. Leytha, auch ohne Rücksicht auf die in Aussicht gestellte Verlängerung nach Raab, ein hinlänglich lukratives Unternehmen sein könne.

Die besonnensten Forschungen, die begründetsten Berechnungen führten uns zu der Ueberzeugung, daß solches wirklich der Fall sein müsse, und diese Bahn nicht nur die Einbringung des bereits darauf verwendeten und seit mehreren Jahren todt liegenden Kapitals von 950000 fl., sondern auch ein angemessenes Erträgniß der ferneren Baukosten bei ihrer Vollendung erwarten lasse.

Die Bahntrace nach Bruck a. d. Leytha durchschneidet, von Wien aus, den ganzen nordöstlichen Theil des Kreises Unter-Wienerwald bis an die Grenzen des Wieselburger-Komitates. Drei Chausseen: die große Poststraße nach Hainburg, die Straße über Schwechat nach Bruck, und über Wieselburg nach Raab, und jene über Lanzendorf und Himberg nach Mannersdorf an das Leythagebirge, fallen in den Rayon dieser Bahnlinie. Der ganze Theil des Kreises, durch welchen sie zieht, ist bedeckt mit industriellen, zum Theil höchst großartigen Etablissements, wie keine andere Gegend der Monarchie. Metallwaarenfabriken, Spinnereien, Webereien, Druckereien, Papierfabriken u. s. w. entwickeln, dicht an einander gereiht, auf diesem Boden ihre Thätigkeit in einer Bewegung von mehr als 250000 gewerbfleißigen Menschen, und unterhalten von jedem Orte aus einen lebhaften, während des ganzen Jahres gleichförmigen Verkehr mit der Residenz.

Aus dem Kaiser-Steinbruche, nächst der Bahntrace bei Bruck, so wie aus den Brüchen von Goyß, Winden und Braitenbrunn, nächst dem Neusiedler See, gehen in unerschöpflichen Massen die Steinmaterialien für alle Neubauten nach Wien.

Zwei Städte, Bruck a. d. Leytha und Hainburg, elf der größten Märkte mit einer Bevölkerung von mehr als 25000 Menschen, zahlreiche, zum Theil sehr große und wohlhabende Dörfer, meist mit nahe an oder über 1000 Seelen, enthält der Landstrich, in dessen Bereich die Bahnlinie führt. Die Wallfahrtsorte in Bruck, Schwadorf und Maria Lanzendorf (in welch' letzterem man an großen Bettagen mehr als 10000 Menschen zählte), das einst berühmte und gegenwärtig wieder häufig besuchte Heilbad in Deutsch-Altenburg, der weit ausgedehnte gräflich Harrachsche Park in Bruck, endlich der blos eine Stunde von letzterem Orte entfernt liegende Neusiedler See, — sind ebenfalls Momente, welche bei Berechnung der Frequenz dieser Bahn nicht außer Acht gelassen werden mögen.

Alles bisher Erwähnte ist indessen nur bezüglich auf den Kreis Unter-Wienerwald; dadurch aber, daß der ganze Handelsverkehr zwischen Wien, der sehr volkreichen Umgebung des Neusiedler See's und dem so unendlich wichtigen Wieselburger Komitate, dieser Kornkammer Oesterreichs, auf die Eisenbahn gezogen werden wird, tritt dieselbe in den Bereich der wichtigsten Beachtung.

Seit Jahrhunderten hat der Getreide- und Produktenhandel aus dem Banat, dann aus dem Bacser- und Stuhlweißenburger Komitate über Raab und Wieselburg nach Bruck, Wien, Baden u. s. w., seinen Zug auf dem rechten Donau-Ufer genommen. Ein Verkehr in dieser Beziehung auf dem linken Ufer des Stromes ist unnatürlich, und wird daselbst nie erzwungen werden können. Alle Einrichtungen in Raab und Wieselburg, die unzähligen Getreidekammern und Magazine daselbst, um die Wintervorräthe aufzunehmen, und eine Menge anderer Hülfsmittel beurkunden diese uralte Richtung des Verkehrs.

Auf dem rechten Donau-Ufer, in der Nähe der Bahnlinie von Bruck a. d. Leytha bis Mödling, liegen gegen 100 große Mahlmühlen, welche der Hauptstadt ihren Mehlbedarf liefern. Wenn sich die Staatsbahn nach Ober-Oesterreich und Baiern an die Gloggnitzer Linie anschließt, so kann uns auch das dorthin bestimmte ungarische Getreide nicht entgehen.

Mit wie gegründetem Rechte sich unter den hier obwaltenden Umständen eine äußerst namhafte Personen- und Frachten-Frequenz auf der Brucker Bahn verbürgen lasse, beurkunden ferner die in diesem Punkte entscheidenden Weg-Mauth-Einnahmen an den Barrieren der betreffenden Wiener Linien.

Den gepflogenen Erhebungen gemäß war der Pacht-Ertrag schon im J. 1837, also lange vor Eröffnung der Gloggnitzer Bahn, folgender:

1.	An der Matzleinsdorfer- (Baden-Neustädter-) Linie	11010	fl.
2.	" " Favorita-Linie	6265	"
3.	" " St. Marxer-Linie	11521	"

Hieraus ergiebt sich, daß der Verkehr der ungarischen Straße, welche bei der St. Marxer-Linie einmündet, schon vor Eröffnung der Gloggnitzer Bahn größer war, als jener auf der Badener und Triester Chaussee, obgleich bei letzterer die vielen Fahrten in die Vergnügungsorte und die sehr zahlreichen Ziegeltransporte einbegriffen sind. Aber auch die Frequenz der Favorita-

Linie, d. h. der Himberger Straße, fällt in den Bereich der von uns projektirten Eisenbahn-Trace nach Bruck. St. Marx und Favorita zusammen ergaben im Jahre 1837 eine Einnahme von 17786 fl., oder um 6776 fl. mehr als die Matzleinsdorfer Barriere, woraus folgt, daß der Verkehr nach Ungarn sich im Jahre 1837 um 61 Prozent größer darstellte als jener auf der Badener und Triester Chaussee. Seit dieser Zeit ist aber die Mauth-Einnahme bei St. Marx auf 12000 fl. gestiegen.

Der Schranken in Bruck a. d. Leytha wird im Durchschnitt alle Tage von mehr als 2000 Pferden durchzogen und weiset im Jahre 1844 einen Pachtschilling von 19106 fl. aus.

Beobachtungen zufolge beträgt die Bewegung auf der Brucker und Himberger Straße zusammen über 600 Personen täglich, ohne Simmering, Schwechat, Fischament u. s. w. zu berücksichtigen. In Bruck selbst passiren täglich von und nach Wien an 300 Personen. Es ist ein bei allen Eisenbahnen bewährt gefundener Erfahrungssatz, daß in den Gegenden, welche sie berühren, der Verkehr in progressiver Steigerung sich vermehrt und ausdehnt. Namentlich in dem hier in Rede stehenden Falle dürfen wir uns auf die Thatsachen berufen, welche sich bei der nur drei Meilen langen Flügelbahn nach Stockerau herausgestellt hat. Als im Jahre 1838 die Ausführung dieser Bahn zur Sprache kam, wiesen die damals gepflogenen Erhebungen eine tägliche Frequenz von beiläufig 400 Personen zwischen Stockerau und Wien aus. Im vorigen Jahre zeigte sich, außer einem fortgesetzten lebhaften Verkehre auf dem alten Wege, noch eine Frequenz von 328127, oder eine tägliche Anzahl von 900 Personen und ein Frachtenverkehr von 182779 Zentner pro Jahr auf der Eisenbahn. Die jetzige Personen-Frequenz beträgt also 2¼ Mal so viel als die frühere, und wenn man diese Erfahrung auf die Himberger und Brucker Linie anwendet, so würde folgen, daß nach Vollendung der Eisenbahn in dieser Richtung pro Jahr circa 500000 Personen fahren werden.

Zum Vergleiche der Verkehrsverhältnisse der Stockerauer mit der Brucker Bahn dienen auch die Weg-Mauth-Einnahmen beider Orte. Bruck würde im heurigen Jahre bei der Gleichstellung mit der Stockerauer Mauthgebühr 9553 fl. ertragen, während die Barriere in Stockerau, ungeachtet der Einmündung der zwei Prager Straßen über Znaim und Horn und der Straße von Krems, blos 4665 fl. abwirft. *Der Verkehr in Bruck allein ist also, dieser Thatsache zufolge, schon 2½ Mal so groß als jener in Stockerau.*

Besonders lebhaft ist der Zug der Müller und Fruchthändler nach Wieselburg und der Viehhändler nach Raab. Die Brucker Bahn wird sich in Verbindung mit den ungarischen Eilbauern setzen, und so die Reisenden von Ungarn auf die schnellste Weise zu befördern im Stande sein.

Wir können daher zuversichtlich folgern, daß die jährliche Frequenz nach hergestellter Bahn zwischen Wien und Bruck (ohne alle Rücksicht einer Verlängerung nach Raab), sich auf 450000 Personen erheben werde.

Der Durchschnittsfahrpreis pro Person auf der drei Meilen langen Stockerauer Bahn beträgt 26 kr., dürfte sich also auf der fünf Meilen langen Brucker Bahn auf 43 kr. stellen, wir wollen jedoch blos 36 kr. annehmen; dieses giebt zu obiger Personenzahl einen Brutto-Ertrag von 270000 fl., oder, nach Abzug von höchstens 50 Prozent Regie-Spesen, eine reine Revenüe von 135000 fl., ohne Rücksicht auf die Einnahmen für Reise-Gepäcke, Equipagen u. s. w. Gemäß des anliegenden Kosten-Ueberschlages ist zur Vollendung der Bahn von Wien nach Bruck a. d. Leytha ein Bau-Kapital von 2,260000 fl. erforderlich, wenn ein einfaches Geleise vorausgesetzt wird.

Hieraus folgt, daß sich dieses Kapital durch die Personen-Frequenz allein mit 6 Prozent verzinsen werde.

Was den Frachtenverkehr auf der ungarischen Straße anbelangt, so übertrifft derselbe jenen aller andern Routen der Monarchie. Schon im Jahre 1836 passirten die St. Marxer Linie 1,549844 Zentner, und die Favorita-Linie 581031 Zentner, also beide zusammen 2,130875 Zentner, blos an Verzehrungssteuer-Artikeln; hierunter ist die sehr bedeutende Aus- und Durchfuhr nicht begriffen.

Nach den Mittheilungen des löblichen Magistrats der Königlichen Freistadt Raab werden von den dort ansässigen Schiffern auf der Donau alle Jahre zugeführt und entweder zu Wasser oder zu Lande über Wieselburg und Bruck nach Oesterreich transportirt:

Weizen . .	1,400000	Preßburger	Metzen,
Halbfrucht .	180000	=	=
Korn . . .	85000	=	=
Hafer . . .	2,160000	=	=
Kukurutz . .	380000	=	=
Gerste . .	50000	=	=
Hirse . . .	70000	=	=
Hülsenfrüchte	14000	=	=
Rübsaamen .	90000	=	=
Summa	4,429000	Metzen.	

Außerdem treffen noch jährlich 300 fremde Fruchtschiffe in Raab ein; ferner kommen im Verkehre nach Wien vor: beiläufig 200000 Zentner Wolle, Federn, Knoppern, Oel, Weinstein, Pottasche, Horn, Leder 2c., dann 80000 fette und 60000 magere Schweine und 10000 Schafe.

Auf dem Getreidemarkte in Wien werden jährlich 450000 Metzen, auf jenem in Mödling über 21000, in Baden über 13000 Metzen ungarischer Körner verkauft, worunter natürlich die noch viel bedeutendern Quantitäten nicht begriffen sind, die von den Müllern, Gastwirthen und Getreidehändlern direkt bezogen werden. Die zum Ziegeltransporte von Inzersdorf verwendeten Pferde und die Fruchthändler daselbst brauchen jährlich allein über 60000 Metzen ungarischen Hafer.

Der Frachtlohn auf der Chaussee beträgt im Mittel 2 kr. pro Zentner und Meile. Wenn wir auf der 5 Meilen langen Eisenbahn von Bruck nach

Wien blos 6 kr. pro Zentner annehmen, so unterliegt es keinem Zweifel, daß diese Bahn auch auf einen namhaften Frachtentransport zu rechnen habe. Nach dem Antrage des löbl. Brucker Magistrats kommt der Bahnhof auf dem städtischen Gebiete jenseit der Leytha, nämlich außer der Zolllinie, zu etabliren; hier werden die ungarischen Vekturanten, von dem Grenzverfahren befreit, jedenfalls vorziehen, blos in Ungarn nächst ihren Wohnsitzen zu fuhrwerken, als die Zoll-Linie zu überschreiten und sich in's kostspieligere Oesterreich zu begeben.

Es kann nicht leicht eine bessere Grenzsituation gefunden werden, da sich auf diesem Punkte nebst der Wieselburger Hauptstraße alle Wege des fruchtbaren Haidebodens vom Neusiedlersee konzentriren. Mit Grund kann man schließen, daß nächst dem Bahnhofe in Bruck großartige Fruchtmagazine und eigene Märkte entstehen dürften, auf welchen die österreichischen Konsumenten der ungarischen Produkte ihre Einkäufe und die Verladungen im Wege der Bahn selbst zu besorgen im Stande sein werden, anstatt, wie jetzt, die Geschäfte nach dubiösen Mustern machen und sich der Gefahr der Verfälschungen aussetzen zu müssen.

Die nur drei Meilen lange Stockerauer Bahn transportirte im vorigen Jahre 182779 Zentner und erzielte dabei eine Einnahme von 12994 fl. 20 kr., oder $4\frac{1}{4}$ kr. pro Zentner, nach welcher Berechnung in der Anwendung auf die 5 Meilen lange Brucker Bahn 7 kr. entfielen. Wir wollen jedoch nur 6 kr. Bahn-Frachtlohn veranschlagen, und anstatt des bestehenden Frachtenverkehrs von mehr als $2\frac{1}{2}$ Millionen Zentner jährlich blos 600000 Zentner mit 60000 fl. Brutto-, oder 30000 fl. Netto-Einnahme für die Eisenbahn berechnen, indem wir nur jene Quantitäten berücksichtigen, welche direkt für Wien und mehrere Stationen der Gloggnitzer Bahn zur Verladung kommen werden.

Hiernach ist das zu erwartende Resultat der Brucker Bahn eine Revenüe von 165000 fl. pro Jahr, oder 7,3 Prozent des noch zu verwendenden Baufonds von 2,260000 fl. Wird dagegen die im Jahre 1840 von der Raaber Bahn verausgabte und schon als verloren betrachtete Summe von 950000 fl. in Anschlag gebracht, so ergiebt sich als Gesammt-Baukapital 3,210000 fl., wofür das Erträgniß noch immer mehr als 5 Prozent ausmacht, stets ohne Rücksicht auf eine Verlängerung nach Raab.

Die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft gewinnt also durch die Beendigung des angefangenen Baues der Brucker Bahn und resp. durch eine Auslage von blos 2,260000 fl. ein Kapital von 950000 fl., und hat nicht mehr nöthig, dasselbe wie bisher aus den Erträgnissen der Gloggnitzer Bahn verzinsen und diese um $\frac{1}{2}$ Prozent schmälern zu müssen.

In Rücksicht aller dieser angeführten Vortheile und Beweggründe hoffen wir mit Zuversicht, die verehrte General-Versammlung werde bezüglich der schnellen Ausführung der Brucker Bahn den Absichten Sr. Majestät entsprechen, Allerhöchst deren Weisheit und landesväterliche Sorge in der uns wiederholt gnädigst ertheilten Konzession das anerkannte Bedürfniß einer nähern Verbindung der durch Handelsverkehr und Geschäftsthätigkeit so vortreten-

den nordwestlichen Gebietstheile des gesegneten Königreichs Ungarn mit dem Kreise Unter- und Ober-Wienerwald und mit Ober-Oesterreich im Auge hatte. Wir eröffnen damit dem Landestheile des rechten Donau-Ufers ein neues, ausgebreitetes, längst gewünschtes Mittel zum Umschwunge und zur Entwikkelung des Verkehrs, verbinden die eigenen Interessen unserer Gesellschaft mit dem Wohle und Segen einer zahlreichen und achtbaren Bevölkerung, und sehen uns durch eine Auslage von blos 2,260000 fl. in den erfreulichen Stand gesetzt, einen kostspieligen Theil unserer Unternehmung, welcher unter den früheren, so bedrohlichen Umständen, die uns zu dessen Sistirung bestimmten, die Quelle eines schmerzlichen und fühlbaren Verlustes zu werden schien, gegenwärtig unter den günstigsten Verhältnissen wieder aufzunehmen, seiner Vollendung zuzuführen und fruchtbringend zu machen; endlich die Residenz von dem Anblicke unvollendeter Bauten zu befreien, welche in dem Zeitalter der Eisenbahnen um so auffallender erscheinen, und bei der gegenwärtigen Entwickelung dieses Industriezweiges in ihrem ferneren Bestande nicht mehr entschuldigt werden könnten."

Seitenbahn von Mödling nach Laxenburg.

„Der Mödlinger Bahnhof wurde mit besonderer Rücksicht auf die Einmündung der Laxenburger Seitenbahn angelegt, ferner ein Theil des Grundes für die letztere eingelöst und ein Stück des Dammes hergestellt.

Die im Jahre 1841 eingetretene Krisis in der Handelswelt brachte auch diese Unternehmung zum Stillstande.

Der Markt Laxenburg mit den zunächst gelegenen Ortschaften Achau, Biedermannsdorf und Minkendorf zählen zusammen zwar nur 3300 Einwohner, allein das kaiserliche Lustschloß und der weltberühmte Park von Laxenburg mit allen seinen Sehenswürdigkeiten bieten für die Bewohner der nahe gelegenen Residenz und für alle Fremden einen solchen Reiz, daß Laxenburg zu einem sehr zahlreich besuchten Vergnügungsorte geworden ist.

Nach genauen Erhebungen werden theils von Lohnkutschern und Stell-Fuhr-Inhabern, theils mit Gesellschaftswagen, Fiakern und Privat-Equipagen jährlich gegen 42000 Personen von Wien nach Laxenburg und zurück befördert. Diese Zahl steigerte sich bei günstiger Sommerwitterung und bei Abhaltung mehrerer Hoffeste in früheren Jahren auch auf 60 bis 70000 Personen.

Nachdem zwischen Laxenburg und Mödling keine ordentliche Fahrstraße besteht, so waren wir nicht im Stande, eine zweckmäßige Verbindung mit dem Mödlinger Stationsplatze zu erzielen, und es ist gewiß, daß die Gloggnitzer Bahn jetzt keine Passagiere nach Laxenburg befördert.

Wir dürfen demnach annehmen, daß durch den Bau der Laxenburger Linie wenigstens 50000 Personen mehr auf die Hauptbahn zwischen Wien und Mödling gebracht werden, ohne die Verbindung zwischen Laxenburg und Baden, Mödling, Brunn, Liesing 2c. in Anschlag zu bringen.

Der Fahrpreis mit dem Gesellschaftswagen auf der direkten Chaussee von Wien nach Laxenburg beträgt 24 kr. K.-M. pro Person, und wenn wir die-

sen niedrigen Betrag beibehalten, so liefern 50000 Personen eine jährliche Einnahme von 20000 fl.

Die Auslagen für die Beförderung der Laxenburger Passagiere pro Bahn betreffen blos die 2400 Klafter lange Strecke zwischen Mödling und Laxenburg, indem auf der Hauptbahn zwischen Wien und Mödling ohnehin so viele Trains gehen, daß es nicht nöthig erscheinen wird, für Laxenburg neue Lokomotive und Wagen anzuschaffen oder eigene Fahrten einzurichten; wir können daher für die jährlichen Regiekosten höchstens 5000 fl. veranschlagen, indem wir voraussetzen, daß die Züge von Mödling nach Laxenburg größtentheils mit den Reservemaschinen befördert werden.

Es ergiebt sich sonach durch den Bau der Laxenburger Flügelbahn ein jährlicher Gewinn von wenigstens 15000 fl., wogegen das Anlagekapital einer einfachen Bahn, gemäß des angefertigten Ueberschlages, blos 142000 fl. beträgt.

Unsere Voraussetzungen in dieser Beziehung sind keineswegs überspannt; wir brauchen zum Beweise dessen blos die Personenfrequenz einiger weniger bedeutenden Orte der Gloggnitzer Bahn anzuführen, nämlich:

Hetzendorf lieferte im vorigen Jahre eine jährliche Frequenz für die

Bahn von	27774	Personen,
Atzgersdorf	25096	„
Perchtoldsdorf	30805	„
Brunn	96013	„
Gumpoldskirchen	44622	„

Wir können vielmehr mit gutem Grunde folgern, daß durch die bequeme Verbindung der Hauptstadt und des kaiserlichen Lustschlosses Schönbrunn mit Laxenburg dieser Ort wieder seine frühere Lebhaftigkeit erlangen und von den Wienern als ein neuer Sommer-Aufenthalt benutzt werden wird, wozu die daselbst vorhandenen, gegenwärtig beinahe unbenutzt stehenden großartigen Gebäude beitragen dürften."

Seitenbahn von Neustadt bis an die ungarische Grenze bei Katzelsdorf, in einer Länge von 2300 Klafter.

(Oedenburger Linie.)

„Es wurde bereits in der sechsten General-Versammlung der P. T. Aktionäre der Gloggnitzer Bahn vom 29. Januar d. J. erwähnt, daß sich in Oedenburg ein provisorisches Komité zur Ausführung des ungarischen Theils der Oedenburg-Neustädter Seitenbahn gebildet hat, und beschlossen, dieses Unternehmen auf alle mögliche Weise zu unterstützen.

Inzwischen ist von diesem Komité das Baukapital der Oedenburger Bahn für Ungarn vollkommen gesichert worden.

Se. Durchlaucht der Fürst Esterhazy und der löbl. Oedenburger Magistrat haben die zur Bahn erforderlichen Grundstücke unentgeltlich zugesagt.

Ferner wurde die unterzeichnete Direktion mittelst Zuschrift d. d. 2. Juni d. J. zur Erklärung aufgefordert:

1. Daß mit dem Baubeginne des ungarischen Bahntheiles auch die Strecke von Neustadt bis an die Grenze Ungarns von der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft in Angriff genommen und auf ihre alleinigen Ko-

sten in gleichem Zeitraume ausgeführt werde, so daß die ganze Linie von Oedenburg bis Neustadt unter Einem dem Verkehre geöffnet werden könne.

2. Daß der Oedenburger Eisenbahngesellschaft der freie Anschluß an die Gloggnitzer Bahn, ohne alle weiteren Bedingnisse und Lasten, gestattet werde.

Wir beantragen, daß die General-Versammlung am 30. Juli d. J. dem so eben genannten Begehren entsprechen wolle.

Ueber die großen Vortheile, welche der Gloggnitzer Bahn durch den Anschluß der Oedenburger Unternehmung erwachsen werden, herrscht im Publikum eine entschieden günstige Meinung, welche auch vollkommen gegründet erscheint.

Nachdem es indessen für die Aktionäre wichtig sein dürfte, hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse einige nähere Nachweisungen zu erhalten, so wollen wir dieselben hiermit veröffentlichen.

Die Flügelbahn von Oedenburg nach Neustadt hat den Zweck, nicht nur die Frequenz zwischen diesen beiden Städten zu befördern, sondern hauptsächlich den bedeutenden Verkehr zwischen Oedenburg und Wien, welcher gegenwärtig noch auf der direkten Straße über Wimpassing Statt findet, auf die Gloggnitzer Bahn zu leiten und die Stadt Oedenburg zum Stapelplatz des westlichen Theiles von Ungarn zu erheben.

Seit Eröffnung der Bahn zwischen Neustadt und Wien hat zwar ein bedeutender Theil der Oedenburger Passagiere die Wiener Chaussee verlassen und sich der Bahn bedient; allein der periodenweise oft sehr schlechte Zustand der 5 Meilen langen Oedenburg-Neustädter Straße und das langsame Fuhrwerk der Lohnkutscher treten einer größeren Belebung dieses Verkehrs hemmend entgegen. Ungeachtet dieser Hindernisse wurde erreicht, daß im vorigen Jahre bei den Eisenbahnstationen Neustadt und Theresienfeld (deren Frequenz zusammen 167299 Personen betrug) beiläufig 50000 Passagiere von der Oedenburger Straße, von Mattersdorf und den anderen nahe liegenden ungarischen Ortschaften befördert worden sind.

Wenn man nun berechnet, daß nach vollendeter Herstellung der Bahn nach Oedenburg auch alle jene Reisenden, welche jetzt noch auf der Wiener Chaussee fahren, auf die Bahn übergehen werden, wenn man erwägt, daß der Verkehr von Eisenstadt ebenfalls der Bahn zufallen, und daß jener von Steinamanger, Güns und der ganzen so außerordentlich stark bevölkerten und handeltreibenden Gegend des westlichen Ungarns sich der Bahn anschließen wird, so ist mit voller Sicherheit auf eine Vermehrung der Frequenz in Neustadt und Wien von wenigstens 60000 Personen pro Jahr zu hoffen, die, blos zum Preise der dritten Klasse berechnet, der Gloggnitzer Bahn eine Mehr-Einnahme von 60000 fl. liefern werden, ohne daß besondere Auslagen erwüchsen, indem die bisherigen Trains auslangen dürften.

Oedenburg, eine der bedeutendsten Handelsstädte Ungarns, hat allein 15000 Einwohner. Die Population des Oedenburger, Eisenburger und Zaalander Komitates, welche mit der Bahn verbunden werden und mit Wien in

lebhafter Verbindung stehen, beträgt gegen 750000 Menschen, worunter 60000 Adelige.

Schon gegenwärtig werden die reizenden Gegenden beim Pötschinger Sauerbrunnen, von Forchtenstein und der Rosalia-Kapelle, besonders aber Eisenstadt, als berühmter Wallfahrtsort und wegen der prachtvollen fürstlich Esterhazyschen Garten-Anlagen, in den Sommermonaten von den Bewohnern der Residenz und von Neustadt, trotz der schlechten Landwege, sehr stark besucht. Die Ausflüge dahin müssen sich bei Benutzung der Eisenbahn unbezweifelt vervielfältigen.

Endlich steht ein bedeutender Besuch aus Ungarn für die Heilbäder von Vöslau und Baden zu erwarten, da schon gegenwärtig viele Bewohner von Oedenburg, Güns u. s. w. sich derselben bedienen.

Die Annahme einer Frequenzvermehrung von blos 60000 Personen pro Jahr in der Station Neustadt und Wien dürfte aus allen diesen Gründen viel zu gering sein.

Bei dem Frachtentransporte kommt, wie bemerkt, nicht nur jener der Oedenburg-Neustädter, sondern auch jener der Oedenburg-Wiener Straße in Erwägung zu ziehen.

Der erstere besteht in der Richtung nach Neustadt größtentheils aus Getreide, indem Neustadt und die Umgebung einerseits bis Baden, andererseits bis Gloggnitz, Reichenau und Ober-Steyermark hauptsächlich vom Oedenburger Markte aus versehen werden.

Auf den Wochenmärkten in Oedenburg kommen jährlich 305000 Metzen Körner, auf jenem in Neustadt durchschnittlich 135000 Metzen ungarischer Früchte zum Verkauf; ein Theil davon wird schon jetzt auf der Gloggnitzer Bahn transportirt, und es ist auf eine bedeutende Getreideverführung nach Herstellung der Oedenburger Bahn zu hoffen.

Wegen Wassermangel an den Oedenburger Mühlen müssen von den dortigen Bäckermeistern und von der Bürgerschaft jährlich gegen 40000 Metzen Getreide zur Vermahlung nach Oesterrich geführt und von dort als Mehl nach Ungarn zurück transportirt werden.

Die ungarischen Vetturanten nehmen als Rückladung von Neustadt gewöhnlich Bau- und Schnittholz und Kalk, da die Gegend bis Oedenburg und weiter daran Mangel leidet. Es ist erhoben worden, daß alle Jahre 4500 Fuhren Bau- und Schnittholz und mehr als 20000 Metzen Kalk von Neustadt nach Oedenburg verfrachtet werden.

Die mächtigen Gruben am Brennberge bei Oedenburg und an der Bahntrace bei Neudörfl liefern jährlich über 200000 Zentner Steinkohlen, die jetzt per Achse zum Kanale bei Pötsching und von da auf demselben über Neustadt nach Wien und zu den vor Wien liegenden Ziegelöfen verführt werden. Auf diesen Transport hat seiner Zeit die Bahn von Oedenburg nach Wien ganz sicher zu rechnen.

Das Gebirge von Schauerleithen über Brennberg bis gegen Neckenmarkt enthält eine sehr große Anzahl bereits aufgedeckter Steinkohlenlager, die nur des Zustandekommens seiner Eisenbahn bedürfen, um ausgebeutet zu werden.

Dieser Eisenbahn scheint es überhaupt vorbehalten zu sein, den größten Theil des Steinkohlenbedarfs für die ausgedehnten Ziegelöfen bei Baden, Guntramsdorf, Neudorf, Brunn und am Wienerberge zu liefern, und dadurch den Brennholzverbrauch zur Erzeugung dieses Baumateriales immer entbehrlicher zu machen.

Auch die mächtigen Torflager, welche bei Esterhaz unterhalb Oedenburg sich befinden, werden durch die Bahn erst größere Wichtigkeit erlangen.

Auf dem großen Viehmarkte in Oedenburg erscheinen alle Jahre gegen

110000	Stück Schweine,
24000	„ Schafe
4000	„ Kälber und mehr als
500	„ Pferde.

Hierunter ist jenes Borstenvieh nicht begriffen, welches, ohne auf dem Markte aufgestellt zu werden, blos durch Oedenburg getrieben wird. Nach amtlichen Angaben gingen in der letzten Zeit jährlich circa 182000 Stück Schweine von Oedenburg, und zwar $\frac{3}{4}$ direkt nach Wien und $\frac{1}{4}$ nach Neustadt, Baden ꝛc.

Da der Trieb der fetten Schweine auf der Straße von Oedenburg nach Wien 9 Tage und der der mageren 4 Tage dauert und sehr kostspielig ist, so sehen sämmtliche Viehhändler der Herstellung der Bahn mit Verlangen entgegen.

Im Durchschnitte fahren wöchentlich 15 Hühnerkrämerwagen durch Oedenburg nach Wien, dies giebt jährlich 780 solche Wagen, ungerechnet jener Quantität, welche von den anderen Ortschaften der Oedenburger Bahnlinie nach Neustadt, Baden ꝛc. kommt und die ebenfalls 200 Wagen ausmachen kann.

Der äußerst fruchtbare, mit edlen Bäumen bepflanzte Boden bei Rohrbach, Marz, Forchtenau, Wiesen ꝛc. liefert jährlich gegen 20000 Metzen Obst für Neustadt, Baden und Wien.

An Kaufmannsgütern gehen ungefähr 200000 Zentner jährlich von Oedenburg nach Wien, 56000 Zentner nach Neustadt und 60000 Zentner retour nach Oedenburg; die ersteren wollen wir jedoch unberücksichtigt lassen, da es größtentheils Triester Güter sind, die in der Folge ihren Zug wahrscheinlich über die Steyermärkische Staatsbahn nehmen werden.

In dem bekannten Sandsteinbruche zu Margarethen nächst der Oedenburger Bahntrace, beträgt die jährliche Erzeugung an Material für die Bauten der Residenzstadt Wien und deren Umgebung weit über 80000 Zentner.

An anderweitigen Produkten werden von Oedenburg nach Wien jährlich verfrachtet:

Knoppern, beiläufig	60000	Zentner,
Pottasche	20000	„
Weine	27000	„
Schafwolle	30000	„
Honig und Wachs	7000	„
Hadern	14000	„
Branntwein, Oel, Häute, Farbekraut Federn, Klauen, Weinstein ꝛc. . . .	34000	„

Der Frachtenverkehr auf den Straßenzügen zwischen Oedenburg, Wien und Wiener Neustadt beläuft sich nach einem fünfjährigen Durchschnitte und amtlichen Erhebungen, incl. der Speditionsgüter und des Viehes, auf 1,910000 Zentner im Jahre.

Wir wollen aber, um vollkommen sicher zu gehen, annehmen, daß blos 500000 Zentner von der Oedenburger Bahn auf die Gloggnitzer Linie gebracht und daß nach Abschlag der Regiespesen für die 7 Meilen lange Bahn von der ungarischen Grenze bis Wien kein größerer reiner Nutzen als 4 kr. pro Zentner, oder im Ganzen 33000 fl. K.-M. erreicht werden kann.

Der Anschluß der Oedenburger Bahn bringt nach dieser Annahme für die Gloggnitzer Unternehmung folgenden jährlichen Gewinn:

1.	Aus der Vermehrung der Personenfrequenz .	60000 fl.
2.	„ „ „ des Frachtentransports	33000 „
	Zusammen	93000 fl.

Da nun als Baukapital der Seitenbahn von Neustadt bis zur ungarischen Grenze bei Katzelsdorf nach der vorliegenden Berechnung blos 252000 fl. K.-M. erfordert wird, so leuchtet von selbst der außerordentliche Nutzen dieser Seitenbahn ein, und es gereicht der gefertigten Direktion zum besonderen Vergnügen, den Zeitpunkt so bald verwirklicht zu sehen, wo die schon im Jahre 1837 beitrittenen Vorauslagen für die Tracirung der Oedenburger Bahn, und alle im Jahre 1841 mit Rücksicht auf die zu erwartenden Getreide-, Vieh- und Steinkohlen-Transporte verwendeten Mehrkosten bei der Anlage der Bahnhöfe zu Wiener Neustadt, Meidling und Matzleinsdorf auf eine so genügende Weise nutzbringend gemacht werden."

Verbindungsbahn zum Glacis und K. K. Hauptzollamte in Wien.

„Schon in dem ursprünglichen Projekte der Wien-Gloggnitz Eisenbahn vom Jahre 1837 war die Ausdehnung dieser Unternehmung bis zum K. K. Hauptzollamte und Glacis nächst dem Stubenthore enthalten. Wir vermochten aber damals nicht die Genehmigung der hohen Behörden zu erwirken, sondern wurden im Gegentheile beauftragt: die Bahn vor der Verzehrungssteuerlinie Wien's beginnen zu lassen.

Dieser Weisung gemäß fanden wir uns bewogen, ungeachtet der bedeutenden Mehr-Ausgaben den Hauptstationsplatz so zu situiren, daß bei dem Eintreten günstigerer Verhältnisse eine Verlängerung der Bahn bis an das Glacis und zu dem K. K. Hauptzollamte jeder Zeit vorgenommen werden könnte. Die Trace dieser Verlängerung überschreitet nächst dem K. K. Belvedere den Liniengraben, zieht am Rande des K. K. botanischen Gartens und längs des Wiener-Neustädter Schifffahrtskanals, in fast gerader Richtung bis zu dem Glacis beim Stubenthore und mittelst einer Seitenbranche zum K. K. Hauptzollamte, von wo auch eine Verbindung mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zu erwarten steht.

Die Länge der Strecke von dem jetzigen Bahnhofe bis zum Glacis, woselbst der Aufsitzplatz für Personen angelegt werden soll, beträgt 1380 Klafter.

Hierdurch wird der eigentliche Anfangspunkt der Bahn ganz in die Nähe der Stadt, des Stubenthors und des so lebhaft besuchten Wasserglacis vor dem Karolinenthore gerückt. Die Distanz von dem Mittelpunkte der innern Stadt (nämlich vom Stephansplatze) bis zur neuen Station verkürzt sich dann auf 300 Klafter, wogegen unser Bahnhof in der Richtung der Favorita- und Kärnthnerstraße 1650 Klafter oder 5½mal so weit entfernt ist. Die Seitenlinie zu dem Hauptzollamte, welche ausschließlich für den Transport der Güter zu dienen hat, ist 460 Klafter lang.

Für den Bau selbst bieten beide Linien keine besonderen Schwierigkeiten dar. Es sind nur zwei kleine Gebäude abzubrechen und blos wenige, nicht kostspielige Gründe einzulösen; die Linie trifft fast durchaus ebenen Boden und hat nur drei stark befahrene Straßen und die Wien zu übersetzen. Sämmtliche intervenirende Behörden, welche der zu diesem Zwecke im Sommer 1842 abgehaltenen Lokal-Kommission beiwohnten, stimmten dieser Ansicht bei.

Es ist keinem Zweifel unterworfen, daß die Verbindung mit der innern Stadt sich immer dringender darstellen wird.

In der oben beschriebenen Richtung werden die Baukosten zufolge des Ueberschlages die Summe von 326000 fl. K.-M., incl. der Wagen, betragen.

Gegenwärtig beträgt die Omnibustaxe für eine Person im Sommer 6 kr., im Winter 8 kr. K.-M. Nehmen wir für die Stadtbahn im Durchschnitte nur 5 kr. K.-M. an, so resultirt in Bezug auf eine Frequenz von 400000 Personen eine Brutto-Einnahme von 33000 fl., oder, nach Abschlag von 6 Prozent Regiespesen für den Pferdetransport, einen Reinertrag von 13000 fl.

Für die Gepäcksbeförderung dürfte eine Netto-Einnahme von wenigstens 2000 fl. angenommen werden.

Der Gütertransport vom Bahnhofe zu dem K. K. Hauptzollamte mit gewöhnlichen Fuhrmannswagen beträgt schon dermalen in einem Jahre gegen 400000 Zentner. Nach Eröffnung der Steyermärkischen Staatsbahn muß ein weiterer Theil Zollamtsgüter von der Chaussee auf die Bahn übergehen und das genannte Quantum wird sich wenigstens auf 600000 Zentner pro Jahr erhöhen, wofür an Frachtlohn, nach dem jetzigen Preise von 2¼ kr. pro Zentner, zusammen 22500 fl. entfallen.

Auf der Stadtbahn wird der Pferdetransport höchstens 1¼ kr. pro Zentner kosten. Es erübrigt also bei der Verführung von 600000 Zentner Fracht, à 1 kr., ein Nutzen von 10000 fl.

Nach diesen Berechnungen ergiebt sich für die Stadtbahn in Summa ein reines jährliches Erträgniß von 28000 fl."

Nach Erstattung dieses Berichtes beschloß die General-Versammlung:

1. Der Regierung den Dank der Gesellschaft für die Ertheilung der Konzession zu den drei Zweigbahnen nach Bruck an der Leytha (Raaber Linie), nach Laxenburg und nach Katzelsdorf (Oedenburger Linie), auszudrücken;
2. noch im Jahre 1844 die nöthigen Einleitungen zum Bau dieser Bahn-

strecken zu treffen, um denselben im nächsten Frühjahre beginnen und in längstens drei Jahren vollenden zu können:

3. um die Bewilligung zur Anlage einer Verbindungsbahn vom Wiener Hauptstationsplatze zum Glacis und Hauptzollamte höchsten Orts einzukommen, und nach erlangter Genehmigung diese Bahn ebenfalls auszuführen; endlich

4. zur Deckung des erforderlichen Geld-Aufwandes eine Anleihe von 4 Millionen Gulden K.-M. zu emittiren und davon nach Erforderniß Gebrauch zu machen. Baron Sina erklärte sich gegen die Versammlung bereit, die nöthigen Vorschüsse für den Bau zu leisten und die etwa nicht abgesetzten Partiale des Anlehens für Rechnung seines Hauses nehmen zu wollen.

In Bezug auf den letzteren Punkt (Aufbringung des für das Unternehmen erforderlichen Kapitals von 4 Mill. fl. K.-M.) wurde jedoch in der am 29. Januar 1845 zu Wien gehaltenen General-Versammlung einstimmig folgender Beschluß gefaßt:

„1. daß sogleich für 1½ Mill. fl. 5prozentige Schuldscheine emittirt und daß die Obligationen in Stücken von 1000 fl., 500 und 100 fl. ausgestellt werden sollten;

2. daß es jedem Aktienbesitzer freigestellt bleibe, die auf eine Aktie entfallende Summe von 60 fl. dieses Anlehens gegen baaren Erlag in dem von der Direktion zu bestimmenden Termine zu beziehen;

3. daß für Beträge unter 100 fl. mit 5 Prozent verzinsliche Interimsscheine ausgegeben werden, deren 5 jeder Zeit gegen 3 Stück Obligationen, à 100 fl. K.-M., umgetauscht werden können;

4. daß die Zinskoupons am 1. Februar und 1. August jeden Jahres verfallen;

5. daß der weitere Bedarf von 2½ Millionen für den Bau der drei Zweigbahnen durch eine Aktien-Emission nach folgenden Bestimmungen herbeigeschafft werde:

a. Auf jede der bereits emittirten 25000 Aktien sind 100 fl. K.-M. binnen 2 Jahren in halbjährigen Terminen, die mit jenen der Zinsbehebung der Aktien zusammenzutreffen hätten, nachzuzahlen, und zwar so, daß die

I. Rate	am 1. August 1845	mit 25	fl.
II. "	" 1. Februar 1846	" 25	"
III. "	" 1. August 1846	" 25	"
IV. "	" 1. Februar 1847	" 25	"

zu erlegen sein wird.

b. Die Einzahlungstermine sind statutengemäß in gehöriger Zeit durch die Wiener Zeitung bekannt zu machen.

c. Die Unterlassung der Einzahlung der ersten oder einer der weiteren Raten zieht im ersten Falle den Verlust des Anspruches auf eine neue ¼ (resp. ⅛) Aktie, und in späteren Fällen sowohl diesen Verlust, als jenen der früher geleisteten neuen Zuzahlungen nach sich.

d. Für diese Zuzahlungen sollen bis zur Ausgabe der neuen Aktien pro rata 4 Prozent Zinsen am 1. Februar und 1. August eines jeden Jahres ausgezahlt werden.

e. Diese Zuzahlungen sind provisorisch auf die alten Aktien abzustempeln, und es ist höchsten Orts das Ansuchen zu stellen: man wolle dem Uebel, — daß die Aktien dieser Unternehmung auf 500 fl. K.-M. lauten und nur 400 fl. K.-M. gelten (wodurch die Unwissenheit gemißbraucht werden kann), — dadurch abhelfen, daß nach vollständig geleisteter Zuzahlung von 100 fl. K.-M. diese Aktien wieder auf die ursprünglich präliminirte Höhe von 500 fl. gestellt werden.

f. Daß die abgegebene Erklärung des Herrn Georg Baron von Sina: die Gelder jeder Zeit zu 5 Prozent vorzuschießen, so wie alle 5prozentigen Partial-Obligationen zu übernehmen, welche von den Aktien-Besitzern von den zu emittirenden Obligationen nicht genommen würden, — dann auch die Zuzahlungen statt jener Aktionäre zu leisten, die mit der ersten oder den folgenden Raten in Rückstand bleiben, endlich in die Rechte und Ansprüche auf die Partial-Obligationen, so wie auf die neuen Aktien an die Stelle der saumseligen Aktionäre zu treten, — angenommen werde.

g. Sonach bleibt jedem Aktionär unbenommen, ob er die Zuzahlungen in dem bestimmten Termine leisten, seine Ansprüche sichern oder aufgeben will.

h. Soll ferner jedem Aktionäre freistehen, die Raten früher oder auf Einmal gegen 4 Prozent Zinsengenuß zu entrichten."

Nachdem in der außerordentlichen General-Versammlung am 30. Juli 1844 der Beschluß gefaßt wurde, sogleich die nöthigen Voreinleitungen zu treffen, um den Bau der oben genannten Bahnen im Frühjahre 1845 beginnen zu können, so versäumte die Direktion nichts, diesem Beschlusse zu entsprechen. Zu diesem Behufe wurde vor Allem ein technisches Komité zur Berathschlagung und Entscheidung über alle, die neuen Bahnbauten betreffenden Gegenstände gebildet, sodann wurden die schon vor 7 Jahren entworfenen Trace-Pläne einer nochmaligen genauen Revision unterzogen, um die seit so langer Zeit im Eisenbahnwesen gemachten Erfahrungen berücksichtigen zu können. Hierdurch ergab sich, daß durch einige vorgenommene Veränderungen in der Richtung und durch die Annahme eines etwas stärkeren Gefälles bei der Bahn-Trace nach Bruck sehr bedeutende Erdarbeiten und Kunstbauten vermieden werden können, wodurch die Einhaltung des Kosten-Anschlages um so gesicherter erscheint.

Auf gleiche Weise wurde bei der Laxenburger Flügelbahn und bei dem Bahntheile der Oedenburger Linie, von Neustadt bis zur ungarischen Grenze bei Katzelsdorf, verfahren, und auch hierbei sind einige wesentliche Ersparungen erzielt worden.

Von den für den Bau der Nebenbahnen bereits bis zum Anfange des Jahres 1845 abgeschlossenen Hauptkontrakten erwähnen wir:

a. die Sicherstellung des nöthigen Rails-Quantums von 55000 Ztr. mit den inländischen Eisenwerken der Herren Rosthorn und Dickmann und der Wolfsberger Eisenwerks-Gesellschaft, zum Preise von 9 fl. 52 kr. pro Zentner, loco Gratz, und 9 fl. 57 kr. loco Bruck a. d. Mur;

b. den Vertrag für die erforderlichen 2000 Ztr. schmiedeeisernen Chairs-Platten mit dem erst genannten Hause, zu 12 fl. 48 kr. pro Zentner, loco Gratz;

c. ein erneuertes Uebereinkommen über die Lieferung des eichenen Bahnholzes zu den früheren Bedingungen, wodurch zugleich ein anhängig gewesener Prozeß im gütlichen Wege beigelegt wurde;

d. die Lieferung der Ziegel zur Vollendung des Wiener Bahnhofes.

Der größte Theil des nöthigen Sandes und der erforderlichen Bruchsteine war noch von früherher vorhanden, und der abgängige Bedarf wurde im Laufe des Winters auf der eigenen Bahn bezogen. Auch die anderen Material-Lieferungen und Bau-Arbeiten wurden sicher gestellt, und stehen die bisher akkordirten Preise unter dem Ueberschlage.

Zu erwähnen wäre noch, daß durch Kontrakt vom 6. August 1844 der Betrieb der Staats-Eisenbahn von Mürzzuschlag nach Gratz von der Wien-Gloggnitz Gesellschaft übernommen ist.

Der Bau der einzelnen Bahnstrecken begann, nachdem diese verschiedenen Vorbereitungen beendet waren, und wurde so thätig betrieben, daß die Bahn nach Laxenburg bereits am 28. September 1845 eröffnet werden konnte. Der Bahnhoftheil der Brucker Bahn in Wien wird im Wesentlichen Ende 1845 vollendet. Auch auf der ungarischen Seite wurde der Bau der Eisenbahnlinie von Katzelsdorf nach Oedenburg (Fortsetzung der Zweigbahn von Neustadt nach Katzelsdorf) rüstig begonnen, und steht gewiß zu erwarten, daß beide Bahnlinien, der Absicht gemäß, zu gleicher Zeit fertig hergestellt werden.

b. Richtung und Länge der Zweigbahnen.

Die Linie von Wien nach Bruck beginnt auf dem mit der Gloggnitz Eisenbahn gemeinschaftlichen Bahnhofe zu Wien, überschreitet in der Nähe von Maria-Lanzendorf einen schiffbaren Kanal, die von Himberg nach Mannersdorf führende Chaussee und den Schwecha-Bach, erreicht alsdann Himberg, geht nahe bei Ebergassing über den Fischabach, berührt Trautmannsdorf, so wie Sarasdorf, und endet bei Bruck im Thale der Leitha.

	Meilen	Klafter
Die Länge dieser Bahnlinie beträgt	5 Meilen;	
die der Zweigbahn von Mödling bis Laxenburg .	—	2400 Klafter;
die der Bahn-Trace von Neustadt bis an die ungarische Grenze bei Katzelsdorf	—	2300 "
Sämmtliche Zweigbahnen werden mithin eine Länge von . . . . haben.	6 "	700 "
Hierzu kommen aber noch für die Verbindungsbahn vom Wiener Bahnhofe bis zum Glacis und dem K. K. Hauptzollamte in Wien . . .	—	1840 "
Im Ganzen also	6 Meilen	2540 Klafter.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 126 und 178.)

Der Haupt-Rechnungs-Abschluß der Anlagekosten vom Anfange des Baues bis 31. Dezember 1844 stellte sich in den Hauptpositionen wie folgt:

	fl.	kr.
Uebertrag der Baukosten vom Jahre 1843	9,701893	—
Im Jahre 1844.		
An Tracirungs-Konto für die drei Seitenbahnen nach Laxenburg, Bruck a. d. L. und Katzelsdorf	1683	28
„ Aktien-Emanirungs-Konto	150	—
„ Grund-Einlösungs- und Entschädigungs-Konto, ebenfalls für die genannten drei Seitenbahnen	6836	45
„ Unterbau-Konto	14177	54
„ Oberbau-Konto	26606	33
„ Bahn-Befriedigungs-Konto	188	27
„ Gebäude-Konto	16898	28
„ Konto für Eisenbahnwagen zur Verführung der Materialien während des Baues der Zweigbahnen	11	36
„ Konto über Instrumente, Werkzeuge, Geräthschaften und Einrichtungen	4223	7
„ Fahr-fundus-instructus-Konto	32336	32
„ Bau-Regie-Konto für die drei Zweigbahnen	3389	52
„ Centralbureau-Regie-Konto für die drei Zweigbahnen	641	2
„ Omnibus-Konto	1000	—
„ 4 Prozent Zinsen während der Bauzeit der drei Zweigbahnen .	2785	30
Zusammen	9,812822	20
Hievon ab:		
Für die von der Maschinenfabrik vergüteten Nutzhölzer	6461	48
Maschinen-Fabriks-Gebäude- und Einrichtungs-Konto.		
Stand mit Ende November 1844. . . . . . . 536646 fl. 57 kr.		
Vorschüsse zum Fabriksbetriebe und Werth der in Arbeit begriffenen und fertigen Maschinen, Wagen ꝛc. bis Ende November 1844 . . . 517923 „ 27 „		
1,054570 fl. 24 kr.		
Hievon ab:		
Einnahme im Dezember, nach Abrechnung der Betriebs-Vorschüsse . . . . 77317 fl. 21 kr.		
	977253	3
An Wien-Gloggnitz Eisenbahn-Aktien-Vorraths-Konto	105534	11
„ diversem Zinsen-Konto für aufgenommene Vorschüsse	18384	49
„ Dividenden- und Aktien-Zinsen-Konto	213813	15
„ Bahn-Betriebs-Inventarium für das Jahr 1845, bestehend in vorräthigen Materialien	147102	36
„ Salz-Vorrath-Konto	17201	49
„ Assekuranz-Konto für Frachten	582	15
„ Staatsbahn-Pacht-Konto für beim Betriebe verrechnete definitive Auslagen	49551	41
„ Kassen-Konti	46549	59
Total-Summe	11,382334	10
oder 7,967634 Thlr.		

Bilanz der Einnahme.		fl.	kr.
Per Aktien-Kapital-Konto		9,989800	—
" Tratten-Konto		456606	53
" Unterstützungsfonds-Konto		4891	47
" Kautions-Konto		1974	41
" Simon G. Sina		163523	55
" Betriebsfonds und Einnahmen für die K. K. Staats-Eisenbahn		168222	1
" Gewinn- und Verlust-Konto			
Für die Beförderung von 1,057636 Personen und den Transport von 1,184664 Zentner Frachten, dann für diverse Einnahmen	906352 fl. 54 kr.		
Hiervon ab: Bahnbetriebs-Spesen	403447 " 46 "		
Bleibt Rein-Ertrag des Bahnbetriebes . .	502905 fl. 8 kr.		
Erträgniß der Maschinenfabrik	48313 " 14 "		
Total-Erträgniß im Jahre 1844	551218 fl. 22 kr.		
Uebertrag vom Jahre 1843	46096 " 31 "	597314	53
Total-Summe		11,382334	10

Die Anlagekosten der Zweigbahnen sind, wie folgt, veranschlagt:

Für die Bahnlinie von Wien bis Bruck a. d. Leitha . 3,210000 fl. K.-M.
" " " " Mödling bis Laxenburg . . . 142000 " "
" " " " Neustadt bis Katzelsdorf . . . 252000 " "
" " " vom Bahnhofe zu Wien bis zum Glacis und zum K. K. Hauptzollamte in Wien . 326000 " "
3,930000 fl. K.-M.
oder 2,751000 Thlr. preuß. Courant.

Zur Deckung dieses Gesammt-Aufwandes sind von der am 29. Januar 1845 gehaltenen General-Versammlung, unter den im geschichtlichen Theile angegebenen Bedingungen, 4,000000 fl. K.-M. genehmigt worden.

Das Anlagekapital der Bahn wird mithin nach Einzahlung sämmtlicher Raten
aus 25000 Stamm-Aktien, à 500 fl., im Betrage von 12,500000 fl. K.-M.
und aus einer 5prozentigen Anleihe von . . . 1,500000 " "
im Ganzen also 14,000000 fl. K.-M.
oder 9,800000 Thlr. prß. Cour.
bestehen.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Die Bahn hat durch die Frühjahrsnässe viel gelitten, so daß auf einigen Strecken während des ganzen Sommers gearbeitet werden mußte (z. B. an den bedeutenden, quellreichen Einschnitten und Aufträgen bei Hetzendorf). Sehr zur Ehre der Beamten gereicht, daß dessen ungeachtet der Betrieb gar nicht unterbrochen ist; ein Betrieb, welcher Schwierigkeiten darbietet, wie auf keiner andern deutschen Bahn.

Wie schon Seite 143 erwähnt ist, so war der Bahnhof zu Wien gleich für die Anlage einer nach Preßburg über Bruck a. d. Leitha führenden Eisenbahn berechnet und deshalb in der Form eines gleichschenkligen Dreiecks angelegt worden, dessen eine gleiche Seite für den Gloggnitzer, und dessen andere für den Preßburger Bahnhof bestimmt war. Da der Bau der Preß-

burger Eisenbahn in's Stocken gerieth, so wurden die Gebäude damals nur auf dem andern Flügel ausgeführt, jetzt aber, nachdem die nach Bruck gehende Eisenbahn genehmigt ist, sind auch diese Bahnhofsgebäude in Angriff genommen und werden wahrscheinlich noch bis zu Ende des Jahres 1845 beendigt. Sie sind ähnlich denen auf dem Gloggnitzer Flügel, weshalb wir auf die Seite 143 und 144 gelieferte Beschreibung verweisen.

Der Oberbau auf den drei Zweigbahnen nach Bruck, Laxenburg und Katzelsdorf wird nur für ein Geleise, während der Unterbau auf der ersteren und letzteren gleich für zwei Geleise hergestellt wird. Große Bahnbauten kommen nicht vor, indem die bedeutendsten Brücken auf der Brucker Bahn über den schiffbaren Kanal, Schwechabach und Fischabach führen.

g. Betriebs-Einrichtungen und Maschinen.

(Seite 145.)

Nach dem Protokolle der am 29. Januar 1845 abgehaltenen siebenten General-Versammlung der Aktionäre waren Mitglieder der Direktion:

Georg Freiherr von Sina, Präses;
Anton Freiherr von Dohlhoff-Dier;
Karl Freiherr von Puthon;
Ludwig Robert;
Johann Freiherr von Sina;
Simon Freiherr von Sina;
Karl Alois Türk;
Bernhard Wertheim.
Landesfürstlicher Kommissär ist der K. K. n. österr. Regierungs-Rath Friedrich Freiherr von Froon zu Kirchrath.
Ober-Ingenieur, Bau-Direktor und Bureauchef: Mathias Schönerer.

An Lokomotiven waren am Anfange des Jahres 1845 34 vorhanden, von diesen waren 10 von Sharp, Roberts und Komp. in Manchester, 5 von R. Stephenson in New-Castle, 1 von R. Hawthorn in New-Castle, 3 von Norris in Philadelphia und 15 aus der eigenen Maschinenfabrik.

Zu erwähnen wäre hier noch, daß in der am 29. Januar 1845 gehaltenen General-Versammlung der von der Direktion vorgeschlagene Beitrag von jährlichen 3000 fl. K.-M. aus den Mitteln der Unternehmung für den zu kreirenden Pensionsfonds für die Beamten der Bahn einstimmig angenommen uud die Direktion ermächtigt wurde, die fernere Ausführung und Einrichtung dieses von der General-Versammlung als zweckmäßig anerkannten Instituts ganz nach ihrem Ermessen und mit den ihr allein überlassenen sämmtlichen Bestimmungen desselben zu bewerkstelligen.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.
(S. 149 und 174.)

A. Bahnbetriebseinnahmen im Jahre 1844.

In den einzelnen Monaten des Jahres waren dieselben wie folgt.	fl.	kr.
Januar	37429	1
Februar	39943	21
März	49126	30
April	60395	12
Mai	84588	22
Juni	113950	18
Juli	112470	38
August	125013	43
September	109600	22
Oktober	66480	58
November	50229	25
Dezember	57125	4
	906352	54

Diese Einnahmen entsprangen aus den einzelnen Betriebszweigen wie folgt:

	fl.	kr.	fl.	kr.
1. Für beförderte 1,057636 Personen, à 36,4 kr.	—	—	641285	53
2. „ transportirtes Reisegepäck und Eilgut 26137,50 Ztr., à 34,8 kr., 15150 fl. 58 kr.				
3. „ transportirte ordinäre Frachten (nach Abschlag der Provisionen u. Fuhrlöhne) . . 1,158507,14 „ à 9,9 „ 190644 „ 43 „				
Zusammen 1,184644,64 Ztr., à 10,4 kr.	—	—	205795	41
4. Für beförderte 782 Reisewagen, à 12 fl. 46 kr.	—	—	9977	43
5. „ „ 3549 Hunde, à 21,6 kr.	—	—	1279	49
6. Diverse Einnahmen für Omnibus, Vermiethungen, Grasungen, Salz- und Brennholzhandel rc.	—	—	48013	48
Zusammen	—	—	906352	54
Es entfällt daher:				
1. an täglicher Einnahme für 2890 Personen	1752	9		
„ „ „ „ 3236,73 Zentner Frachten	562	17		
„ „ „ „ Reisewagen und Thiere	30	45		
„ „ diverser Einnahme	131	11		
Zusammen pro Tag	—	—	2476	22
2. Bei Statt gehabten 6418 regelmäßigen Personenfahrten und dabei zurückgelegten 40242 Nutzmeilen: für eine Fahrt $6\frac{2}{7}$ Nutzmeilen, 165 Personen, 4,07 Ztr. Eilgut und eine Einnahme von	—	—	104	2
für eine Nutzmeile dagegen	—	—	16	35
3. Bei 1391 regelmäßigen Frachtfahrten und dabei zurückgelegten 13736 Nutzmeilen: für eine Fahrt, $9\frac{7}{8}$ Nutzmeilen, 832,86 Ztr. Güter mit einer Einnahme von	—	—	137	3
für eine Nutzmeile dagegen	—	—	13	53
Die größte Frequenz war am 16. Juni und betrug 17017 Personen und	—	—	6679	55
Die geringste Frequenz war am 14. Februar und betrug 686 Personen und	—	—	480	52

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1845 wurden eingenommen:

im Januar	42667 fl.	7 kr.
„ Februar	42423 „	16 „
„ März	50696 „	15 „
„ April	61737 „	44 „
„ Mai	81312 „	46 „
„ Juni	111345 „	34 „
„ Juli	128974 „	11 „
„ August	132600 „	54 „
„ Septbr.	121740 „	19 „

Die Bahnbetriebs-Auslagen im Jahre 1844 waren:

	fl.	kr.	fl.	kr.
Regie-Kosten des Ingenieur-Personals.				
a. Besoldungen der Sektions-Ingenieure, Assistenten, Stations-Aufseher, Magazineure, Rechnungsführer u. Diener	10165	44		
b. Löhnungen der Stations- und Bahnwächter	20898	27		
c. Bureau-Spesen	907	53	31972	4
Regie-Kosten der Stationskassen.				
a. Besoldungen der Kassierer, Adjunkten und Kassendiener .	9774	31		
b. Besoldungen der Ober-Kondukteure und Kondukteure bei der Personenbeförderung, sammt Uniformirung ꝛc. . .	12716	16		
c. Löhnungen der Portiers, Thürsteher und Glockenzieher sammt Uniformirung	3582	35		
d. Löhnungen der Wagenmeister und Handlanger zum Ordnen der Personen-Trains und zur Reinigung der Stationsplätze, sammt Requisiten	7456	47		
e. Löhnungen der Lampisten, Brennöl zur Beleuchtung der Stationsplätze, Heizung der Wartesäle, Reparaturen an Laternen, Lampen ꝛc.	3892	9		
f. Kassen-Spesen	1182	33		
g. Fahrbillets und Stempelgeräthe	1645	8		
h. Fahrordnungen und Vertheilung derselben	1936	36		
i. Militär und Polizei, sammt Neben-Auslagen auf den Bahnhöfen	1107	48		
k. Erhaltung der Stations-Uhren und Einrichtungen . .	324	56	43619	19
Regie-Kosten der Speditions-Bureaux und Waaren-Magazine.				
a. Besoldungen der Spediteure, Magazineure und Gehülfen beim Reisegepäck- und Frachten-Transport	10700	12		
b. Löhnungen der Packmeister, Packer, Träger, Auf- und Ablader	10428	26		
c. Bureau-Spesen, Kundmachungen, Porti ꝛc.	2365	3		
d. Transport der Frachten von und zu den Bahnhöfen dann Rampendienst in Wien	1743	4		
e. Provisionen, Mauthspesen, Dekorte ꝛc.	1431	14		
f. Magazins-Werkzeuge und Deckzeug	522	11		
g. Spesen des Expeditions-Bureau's im Innern der Stadt Wien	857	17	28047	27
Regie-Kosten des Central-Bureau's.				
a. Besoldungen, Diäten und Remunerationen	7146	40		
b. Reise-Auslagen und Fahrgelegenheiten	506	54		
c. Bureau-Spesen	944	38		
d. Kundmachungen, Zeitungen, Insertionen ꝛc.	429	43		

	fl.	kr.	fl.	kr.
e. Stempel, Taxen, Steuern ꝛc.	3812	18		
f. Kommissionskosten	1079	49	13920	2
Konservation der Bahn, und zwar:				
Unterbau.				
a. Aufseher und Tagelöhner zur Erhaltung des Bahn-Niveau, der Dämme und Abgrabungen sammt Werkzeugen	11918	8		
b. Brücken, Kanäle, Viadukte, Stützmauern, Wasserabzugsgräben, Wegeübergänge	1760	30		
c. Zufahrtstraßen sammt Aufspritzen, Einfriedigungen, Wegschranken, Warnungstafeln, Baumpflanzungen u. Gartenanlagen	2673	7	16351	45
Oberbau.				
d. Reparaturen an Rails und Flachschienen	2081	20		
e. " " gußeisernen Chairs	1089	22		
f. " " Schrauben und Nägeln	4273	27		
g. " " Bahnhölzern	2131	46		
h. " " Ausweichvorrichtungen und Drehscheiben	2707	31		
i. Aufseher, Handwerker und Tagelöhner, dann Erhaltung der Werkzeuge beim Oberbau	6525	22		
k. Tagelöhner zum Reinigen der Bahn von Schnee und Eis, sammt Erhaltung der dazu erforderlichen Requisiten	3347	38	22156	26
Konservation der Gebäude.				
a. Reparaturen bei Stations-Gebäuden und Wächterhäusern, sammt Rauchfangkehren, Säuberungen ꝛc.	5249	30		
b. Erhaltung der Hausbrunnen	168	39		
c. Assekuranz für Gebäude	335	9	5753	18
Lokomotiv-Departement.				
a. Wasserpumpen sammt Zufuhr, Erhaltung der Wasser-Stationsbrunnen, Reservoirs, Leitungen, Heizkessel und Kraniche, Kohlen zur Erwärmung des Wassers und der Lokomotiv-Remisen ꝛc., à 8 kr. pro Lokomotivmeile . .	9605	59		
b. Brennholz sammt Schneiden, Hacken, Schlichten, Bewachen und Transport bis auf die Tender, und zwar: 3484 Scheiter Klafter 3′ langes hartes; 8877 " " " " weiches; Zusammen 12361 Scheiter Klafter, à 8 fl. 21 kr.	103156	42		
c. Oel, Fett und Talg zum Schmieren der Lokomotive . .	4542	2		
d. Lohn der Führer, Lehrlinge und Heizer, sammt Quartier-Geldern, Gratifikationen ꝛc. bei den Fahrten	21841	6		
e. Lohn der Werkmeister, Führer, Heizer, Professionisten und Tagelöhner bei der Reparatur u. Reinigung d. Maschinen	27298	25		
f. Anschaffung neuer Maschinentheile, dann Materialien zur Reparatur, als: Schmiedekohlen, Eisen, Kupfer, Messing, Blei, Minium, Hanf, Werg ꝛc., sammt Erhaltung der Werkzeuge ꝛc.	28588	26		
g. Diverse Ausgaben und Kanzlei-Spesen	1920	39	196953	19
Wagen-Departement, und zwar:				
Personenwagen.				
a. Schmiere, sammt Schmierer und Werkzeuge, à 3,3 kr. pro Nutzmeile	2126	47		
b. Anschaffung neuer Personenwagen-Bestandtheile, dann				

	fl.	kr.	fl.	kr.
Materialien zur Reparatur, sammt Unterhaltung der Werkzeuge ꝛc. . . . . 16210 fl. 50 kr.				
c. Lohn der Werkmeister, Professionisten und Handlanger bei der Reparatur und Reinigung . . . . 7794 = 37 =				
pro Nutzmeile 35,8 kr., zusammen	24005	27	26132	14
Frachtwagen.				
d. Schmiere, sammt Schmierer und Werkzeuge, à 9,7 kr. pro Nutzmeile	2228	50		
e. Anschaffung neuer Frachtwagen-Bestandtheile, dann Materialien zur Reparatur, sammt Unterhaltung der Werkzeuge . . . . 10179 fl. 26 kr.				
f. Lohn der Werkmeister, Professionisten und Handlanger bei der Reparatur und Reinigung . . . . 3577 = 44 =				
pro Nutzmeile 1 fl. $\frac{1}{10}$ kr., zusammen	13757	10	15986	—
Signalement.				
a. Reparaturen bei Signal-Vorrichtungen und Signal-Laternen für Wächter, Kondukteure ꝛc.	1209	50		
b. Brennöl und Fackeln hierzu	1346	2	2555	52
Total-Summe der Betriebs-Auslagen	—	—	403447	46
Die Betriebs-Einnahmen waren dagegen	—	—	906352	54
Bleibt Rein-Ertrag des Bahnbetriebes	—	—	502905	8

Die Betriebs-Auslagen erforderten daher nur 44,5 Prozent der Einnahmen, ein Resultat, das gegen das Jahr 1843 um 3,6 Prozent, gegen das zweite Semester des Jahres 1842 um 5$\frac{1}{2}$ Prozent, endlich gegen das erste Betriebsjahr 18$\frac{41}{42}$ um 8$\frac{1}{2}$ Prozent vortheilhafter sich herausstellt, und woraus eine stete Abnahme der Betriebs-Ausgaben ersichtlich ist.

Zu dem Rein-Ertrage des Bahnbetriebes	502905 fl. 8 kr.
traten hinzu:	
Erträgniß der Maschinenfabrik	48313 = 14 =
Uebertrag vom Jahre 1843	46096 = 31 =
Zusammen	597314 fl. 53 kr.
welche Summe sich wie folgt vertheilte:	
Dividende im 1. Semester 1844, à 8 fl. per Aktie . . .	200000 fl. — kr.
= = 2. = 1844, à 13 fl. = = . . .	325000 = — =
Diverse Zinsen	18384 = 49 =
Vortrag in das Jahr 1845	53930 = 4 =
	597314 = 53 =

Aus den vorstehenden Daten ergiebt sich, daß die sämmtlichen Administrations-Auslagen im Jahre 1844 eine Summe von 117558 fl. 52 kr. also um 18367 = 26 = weniger als im Jahre 1843 umfassen, daher die Regiespesen um 13$\frac{1}{2}$ Prozent vermindert worden sind.

Die Konservationskosten des Unter- und Oberbaues der Bahn betrugen im Jahre 1844	38508 fl. 11 kr.
= = 1843 dagegen	32691 = 1 =
also im vorigen Jahre mehr um	5817 fl. 10 kr.

was besonders in den bedeutenderen Kosten der Schneewegräumung, dann in der nothwendig gewesenen Auswechselung schadhafter Hölzer und gebrochener gußeiserner Chairs seinen Grund hatte. Um auch die letzteren Auslagen für die Folge zu beseitigen, wurde für zweckmäßig erachtet, bei den späteren Bauten blos schmiedeeiserne Chairsplatten in Anwendung zu bringen.

Railsbruche haben wieder nur sehr wenige Statt gefunden und es ist also bei der so außerordentlich starken Benutzung der Gloggnitzer Bahn durch die Erfahrung von mehr als drei Jahren der vollständigste Beweis über die solide Form der Rails hergestellt worden, weshalb dieselbe Gattung auch für die Seitenbahnen beibehalten wurde.

Die Konservation der Gebäude erheischte

im Jahre 1843 eine Summe von	7897 fl.	33 kr.
„ „ 1844 dagegen	5753 „	18 „
also im vorigen Jahre weniger um	2144 fl.	15 kr.

Die Auslagen für das Lokomotiv- und Wagen-Departement betrugen

im Jahre 1843 zusammen	234028 fl.	14 kr.
dagegen im Jahre 1844 .	239071 „	33 „
also mehr um	5043 fl.	19 kr.

Wenn einzelne Hauptposten dieser Rechnungs-Abtheilung durchgegangen werden, so findet sich, daß bezüglich des Brennstoffs im Jahre 1843 für zurückgelegte 71996 Lokomotivmeilen 14822 Scheiterklafter drei Fuß langes, gemischtes Holz verwendet, und dafür pro Klafter 7 fl. 54 kr., oder zusammen 117025 fl. 11 kr. ausgegeben worden sind. Im vorigen Jahre erscheint dagegen, daß 71831 zurückgelegte Lokomotivmeilen 12361 Scheiterklafter drei Schuh langes, gemischtes Brennholz im Betrage von 8 fl. 21 kr. pro Klafter oder zusammen 103156 fl. 42 kr. konsumirt haben.

Die Ersparung beträgt also die namhafte Quantität von 2461 Scheiterklafter, oder 16,6 Prozent des im Jahre 1843 verwendeten Brennholzes. Im Geldwerthe macht dies die Summe von 13868 fl. 29 kr., und der Betrag würde noch höher erscheinen, wenn nicht der Holzpreis gleichzeitig um 27 kr. pro Klafter gestiegen wäre.

Dieses sehr erfreuliche Resultat ist den verschiedenen eingeführten Verbesserungen in der Konstruktion der Lokomotive und dem Umstande zuzuschreiben, daß jenen Lokomotiv-Führern, welche durch ihre Aufmerksamkeit am meisten zur Verminderung der Brennstoff-Konsumtion beigetragen haben, angemessene Remunerationen verabfolgt wurden. Im Jahre 1845 wird dasselbe System noch in ausgedehntere Anwendung gebracht, und wenn einmal die ununterbrochene Eisenbahnverbindung über den Semmering hergestellt sein wird, dann wird es wahrscheinlich möglich werden, auch in Betreff der Steinkohlenfeuerung bei dem Bahnbetriebe Einrichtungen zu treffen, und die zur Lokomotivheizung tauglichen steiermärkischen Kohlen zu beziehen, deren Transport ein mehrmaliges Umladen nicht verträgt, dagegen auf der Achse viel zu kostspielig ist.

Die Reparaturen der Lokomotive haben sich im Jahre 1844 um 13138 fl. 50 kr., und jene der Eisenbahnwagen um 11780 fl. 33 kr. höher gestellt als

im früheren Jahre, weil gerade die Periode der Haupt-Reparaturen eingetreten war und eine Auswechselung von 377 Rädern und 107 Achsen Statt finden mußte.

Die Kosten des Oeles und der Schmiere für die Lokomotive und Wagen betrugen im Jahre 1843 . . . 11689 fl. 22 kr.
im Jahre 1844 dagegen blos . . 8897 „ 39 „
daher um 2791 fl. 43 kr.
oder 24 Prozent weniger, und es steht durch successive Einführung eines neuen Metalles für die Achsenlager eine weitere Kostenabnahme zu erwarten.

Das Verwaltungsjahr der Maschinenfabrik umfaßte den Zeitraum vom 1. Dezember 1843 bis Ende November 1844, in welchem folgende Brutto-Einnahmen vorkamen:

1.	Vom eigenen Bahnbetriebe für erzeugte Wagengestelle diverser Art, dann für an dem sämmtlichen Fahr-fundus-instructus vollzogene Verbesserungen und Reparaturen	81517 fl. 34 kr.
2.	Für der Staatsverwaltung gelieferte 6 Lokomotive sammt Tender und 53 Eisenbahnwagen verschiedener Gattung	344344 „ 40 „
3.	Für andere Parteien gelieferte Maschinen und Bestandtheile	52375 „ 3 „
	Zusammen	478237 fl. 17 kr.
	Als Rein-Ertrāgniß ergab sich . . . . wobei jedoch die 4prozentigen Zinsen für das Anlage- und Betriebs-Kapital einbegriffen sind.	48313 „ 14 „
	Die Kosten der Fabriksgebäude und Einrichtungen betrugen zu Ende November 1843 eine Summe von	512836 fl. 57 kr.
	und wurden durch die Anschaffung mehrerer neuen Arbeitsmaschinen um	23810 „ — „
	vermehrt, also umfaßte das Anlagskapital der Fabrik Ende November 1844	536646 fl. 57 kr.
	Das Betriebskapital bestand in vorräthigen Materialien und in Arbeit befindlichen Erzeugnissen verschiedener Art größtentheils für die Staats-Eisenbahnen und betrug ultimo November 1844	517923 „ 27 „
	wonach sich der ganze Betriebsfonds der Maschinen-Fabrik Ende November 1844 auf	1,054570 fl. 24 kr.
	stellte, welche Summe auch in der Haupt-Bilanz der Unternehmung ersichtlich erscheint.	

Die Kosten der Lokomotiv-Kraft stellten sich wie folgt:

Post-Nummer.	Namen der Lokomotive.	Erzeuger.	Cylinder-Durchmesser in englischen Zollen.	Zurückgelegte Meilen.	Verbrauch an Holz in Klaftern und im Geldwerthe. Im Ganzen. Gemsch. 3schuhg. Holz.	Geldbetrag.		Für eine Meile. Gemsch. 3schuhg. Holz.	Geldbetrag.		Verbrauch an Oel, Fett und Schmiere im Geldwerthe. Im Ganzen.		Für 1 Ml.	Kosten d. Führer u. Heizer bei den Fahrten. Im Ganzen.		Für eine Meile	Reparaturkosten. Im Ganzen.		Für eine Meile.		Totalkosten für Brennholz, Oel, Schmiere, Führer, Heizer und Reparaturen. Im Ganzen.		Für eine Meile.	
					Klafter.	fl.	kr.	Klafter.	fl.	kr.	fl.	kr.	kr.	fl.	kr.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1	Neunkirchen.		14	3404	644	5374	24	0,189	1	34,7	213	33	3,7	1318	6	23,2	1886	54	—	33,3	8792	57	2	34,9
2	Höllenthal.		14	3027	588	4907	4	0,194	1	37,3	190	21	3,7	985	4	19,5	1905	34	—	37,8	7988	3	2	38,3
3	Semmering.		14	4160	669	5583	2	0,160	1	20,5	227	45	3,3	1108	41	15,9	2078	29	—	30,0	8997	57	2	9,7
4	Schneeberg.		14	3346	568	4740	9	0,169	1	25,6	204	34	3,6	1123	40	20,1	1860	13	—	33,4	7928	36	2	22,1
5	Oedenburg.	Sharp, Roberts und Comp. in Manchester.	14	3304	577	4815	16	0,174	1	27,4	186	43	3,4	1136	54	20,6	1552	57	—	28,2	7691	50	2	19,6
6	Klamm.		14	4425	649	5416	7	0,146	1	13,4	213	17	2,9	939	4	12,7	2258	35	—	30,6	8827	3	1	59,6
7	Neustadt.		13	1690	305	2545	19	0,180	1	30,3	116	18	4,2	483	56	17,2	2216	42	1	18,7	5362	15	3	10,4
8	Preßburg.		13	2106	394	3288	4	0,187	1	33,7	127	37	3,6	608	50	17,3	2782	26	1	19,3	6806	57	3	13,9
9	Brühl.		12	1794	330	2753	58	0,183	1	32,1	127	23	4,3	623	32	20,8	2677	17	1	29,5	6182	10	3	26,7
10	Böslau.		12	1913	375	3129	30	0,196	1	38,1	156	32	4,9	521	5	16,3	3822	58	1	59,9	7630	5	3	59,2
11	Rauhenstein.		12	3478	655	5466	12	0,188	1	34,1	245	46	4,2	876	47	15,	2102	43	—	36,2	8691	28	2	29,6
12	Guttenstein.		12	2362	444	3705	20	0,188	1	34,1	169	2	4,3	708	31	18,0	1718	27	—	43,7	6301	20	2	40,1
13	Reichenau.	R. Stephenson in New-Castle.	12	3184	517	4314	32	0,162	1	21,1	236	28	4,5	833	8	15,7	2095	24	—	39,5	7479	32	2	20,8
14	Raab.		12	2419	468	3905	37	0,193	1	36,8	155	34	3,9	660	43	16,4	1615	8	—	40,	6337	2	2	37,2
15	Gloggnitz		10,5	1822	349	2912	31	0,191	1	35,9	121	37	4,0	631	42	20,8	1647	42	—	54,2	5313	32	2	54,9
16	Mödling.	R. Hawthorn in New-Castle.	10,5	217	58	484	1	0,271	2	13,8	12	47	3,5	142	8	39,3	1183	—	5	27,1	1821	56	8	23,7
17	Weilburg.		12,5	2219	449	3747	3	0,202	1	41,3	139	46	3,8	700	41	18,9	2116	25	—	57,2	6703	55	3	1,2
18	Brandhof.		12,5	2650	542	4523	10	0,204	1	42,4	161	6	3,6	681	2	15,4	2463	50	—	55,8	7829	8	2	57,2
19	Brunn.		13	1839	382	3187	55	0,207	1	44,0	114	2	3,7	431	21	14,1	2220	41	1	12,4	5953	59	3	14,2
20	Schottwien.		13	1397	256	2136	25	0,157	1	31,8	104	59	4,5	446	9	19,1	2480	30	1	46,5	5168	3	3	41,9
21	Liesing.		11,5	1963	337	2812	22	0,172	1	26,1	155	9	4,7	722	38	22,0	1846	29	—	56,4	5536	38	2	49,2
22	Wien.	Landesbefugte Maschinen-Fabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn.	10,5	2653	311	2595	24	0,119	—	58,7	125	8	2,8	759	32	17,2	1028	39	—	23,2	4508	43	1	41,9
23	Hietzing.		10,5	1865	336	2804	2	0,182	1	30,2	119	53	3,8	694	31	22,3	1538	18	—	49,5	5156	44	2	45,8
24	Schönbrunn.		10,5	1174	165	1376	59	0,141	1	10,5	62	28	3,1	367	30	18,7	1976	15	1	41,0	3783	12	3	13,3
25	Liechtenstein.		10,5	2255	284	2370	5	0,126	1	3,	104	9	2,9	840	34	22,3	1139	43	—	30,3	4454	31	1	58,5
26	Altmannsdorf.		10,5	2044	240	2002	53	0,117	—	58,8	87	6	2,5	700	53	20,6	729	11	—	21,1	3520	3	1	43,3
27	Belvedere.		10,5	1721	205	1710	48	0,19	—	59,6	89	59	3,1	510	43	17,8	1586	5	—	55,3	3897	35	2	15,8
28	Baden.		11,5	2490	370	3087	47	0,152	1	14,4	125	30	3,0	890	57	21,5	1893	46	—	45,6	5998	—	2	24,5
29	Philadelphia.	W. Norris in Philadelphia.	10,5	1595	281	2345	3	0,176	1	28,2	86	14	3,2	525	52	19,8	1621	37	1	1,0	4578	46	2	52,2
30	Larenburg.		9	25	4	33	22	0,183	1	20,1	4	37	11,0	9	9	22,0	223	6	8	55,4	270	14	10	48,5
31	Thalhof.		12,1	1786	313	2612	5	0,175	1	27,7	175	24	5,9	500	13	16,8	900	19	—	30,2	4188	1	2	20,6
32	Gumpoldskirch.	Landesbefugte Maschinen-Fabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenb.	12,9	679	137	1143	19	0,202	1	41,1	60	16	5,3	169	20	14,9	291	51	—	25,8	1664	46	2	27,1
33	Kaiserbrunnen.		15,55	728	139	1160	—	0,190	1	35,6	108	12	8,9	167	30	13,8	274	33	—	22,6	1710	15	2	20,9
34	Adlitzgraben.		15,55	97	20	166	54	0,206	1	43,2	12	47	7,9	20	40	12,7	71	43	—	44,4	272	4	2	48,2
	Zusammen			71831	12361	103156	42	0,172	1	26,1	4542	2	3,8	21841	6	18,2	57807	30	—	48,3	187347	20	2	36,4

i. Fahr-Ordnung, Tarif.

(Seite 164.)

Am 28. September 1845 wurde die Zweigbahn nach Laxenburg eröffnet und sind seit dieser Zeit die Fahrten auf derselben mit denen auf der Wien-Gloggnitz Eisenbahn in Verbindung gebracht worden.

Die Fahrpreise in Konventionsmünze sind:

Von Wien nach Laxenburg oder zurück	I. Klasse	50	kr.
	II. „	37	„
	III. „	25	„
Von Mödling nach Laxenburg oder zurück	I. „	12	„
	II. „	9	„
	III. „	6	„

Nur zwischen den Stationen Wien und Laxenburg werden direkte Fahrkarten ausgegeben, bei den andern Stationen sind zwei Karten, nämlich eine bis Mödling und die andere von da bis Laxenburg zu lösen.

Die Verbindung mit der südlichen Staatsbahn von Mürzzuschlag ab über den Semmering wird vorläufig noch mittelst Personenwagen u. s. w. besorgt, jedoch liegt es in der Absicht der Regierung, diese Strecke mittelst einer Lokomotivbahn zu befahren.

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 000.)

Als Verzinsung der 25000 Stück Stamm-Aktien ergab sich für das Jahr 1844 eine Dividende von 5¼ Prozent.

l. Personen-Frequenz.

(Seite 000.)

Der Personen-Verkehr war in den einzelnen Monaten wie folgt:

Monate.	Anzahl der Kou-pé's	Anzahl der Personen.				Total-Summe.	Einnahme.	
		Steh-wagen.	I.	II.	III.		fl.	kr.
Januar . . .	1	652	1068	7168	20998	29886	22116	8
Februar . . .	2	597	787	6891	22305	30580	21809	3
März	3	866	1367	8958	28884	40075	28785	5
April	3	1369	1989	13725	40680	57763	37667	50
Mai	16	1443	6329	27469	68548	103789	62263	45
Juni	23	1054	10044	48191	119832	179121	95526	45
Juli	15	977	10307	44358	101625	157267	90001	54
August	17	982	10037	45957	114115	171091	99715	32
September . .	17	1432	8141	35575	96437	141585	82544	43
Oktober . . .	8	1412	3351	15156	51437	71356	44793	6
November . .	2	1483	1388	8554	31053	42478	31156	10
Dezember . .	—	1113	1073	8123	22336	32645	24905	52
Zusammen	107	13380	55881	270125	718256	1,057636	641285	53

Auf die einzelnen Stationen vertheilte sich derselbe folgendermaßen:

Stationen.	Anzahl der Koupé's.	Anzahl der Personen nach den verschiedenen Wagenklassen.				Zusammen.
		Stehwagen.	I.	II.	III.	
Wien und Matzleinsdorf . . .	62	5796	23197	106635	243086	378714
Meidling	—	1447	859	7771	63123	73200
Hetzendorf	—	—	535	2535	7197	10267
Atzgersdorf	—	—	291	3403	5420	9114
Liesing	—	27	1493	14733	42475	58728
Perchtoldsdorf . . .	—	—	65	2147	5973	8185
Brunn	—	—	2618	9673	35097	47388
Mödling	—	796	4019	27412	65045	97272
Guntramsdorf . . .	—	—	103	1030	3637	4770
Gumpoldskirchen . .	—	64	224	3293	14847	18428
Pfaffstätten	—	—	5	132	1736	1873
Baden	45	1371	13230	52969	101316	168886
Vöslau	—	—	1155	5185	12081	18421
Kottingbrunn . . .	—	—	198	366	1431	1995
Leobersdorf	—	—	796	3674	13986	18456
Solenau	—	—	48	376	2095	2519
Felixdorf	—	—	316	1952	6988	9256
Theresienfeld . . .	—	—	46	907	2770	3723
Neustadt	—	3879	2176	16037	53707	75799
St. Egiden	—	—	113	470	952	1535
Neunkirchen	—	—	410	1654	11962	14026
Ternitz	—	—	66	238	1199	1503
Pottschach	—	—	3	87	582	672
Gloggnitz	—	—	3915	7446	21545	32906
Zusammen	107	13380	55881	270125	718250	1,057636

Für diese beförderten 1,057636 Personen wurden 641285 fl. 53 kr. eingenommen. Gegen das Jahr 1843 stellte sich, in Folge der ungünstigen Witterung des Sommers 1844, ein Ausfall von 121609 Personen heraus. Dagegen ergab sich ein erhöhtes Erträgniß von 20437 fl. 3 kr.; dies letztere günstige Resultat wurde hauptsächlich durch die bereits früher vorgenommene Regulirung der Fahrpreise erzielt.

Seit der im Sommer 1841 erfolgten theilweisen Eröffnung der Bahn sind bis Ende Dezember 1844 im Ganzen 4,220264 Personen darauf befördert worden.

Im Jahre 1845 benutzten die Bahn:

				Einnahme:		
im Januar	32683	Personen	23999	fl.	35	kr.
„ Februar	28631	„	21770	„	50	„
„ März	37747	„	28838	„	14	„
„ April	54190	„	36580	„	12	„
„ Mai	84580	„	54151	„	16	„
„ Juni	146829	„	84558	„	41	„
„ Juli	163952	„	98702	„	38	„
August	172600	„	103822	„	46	„
„ Septbr.	138955	„	86865	„	15	-

III. Güter-Frequenz.

(Seite 172.)

Die Transporte auf der Bahn umfaßten im Jahre 1844

26137,5	Zentner Reisegepäck und Eilgüter, à 34,8 kr., mit einer Gesammt-Einnahme von	15150 fl. 58 kr.
1,158507,14	Zentner ordinäre Frachten, à 9,9 kr. mit . .	190644 ⸗ 43 ⸗
	782 Equipagen, à 12 fl. 46 kr.	9977 ⸗ 43 ⸗
	3549 Hunde, à 21,6 kr.	1279 ⸗ 49 ⸗
Zusammen	1,184644,64 Zentner . . . . und	217053 fl. 13 kr.

während im Jahre 1843 bei diesem Geschäftszweige nach Abrechnung der Provisionen und Fuhrlöhne blos . 188043 fl. 8 kr. eingegangen sind.

Die angeführten 1,184644,64 Zentner und die Einnahme dafür vertheilten sich auf die einzelnen Monate wie folgt:

			Einnahme.			
Januar	94071,85	Zentner	14395	fl.	31	kr.
Februar	96498,28	⸗	14854	⸗	24	⸗
März	102170,60	⸗	19534	⸗	58	⸗
April	96525,88	⸗	18878	⸗	1	⸗
Mai	99371,68	⸗	19462	⸗	16	⸗
Juni	94020,59	⸗	17934	⸗	42	⸗
Juli	98902,79	⸗	18240	⸗	48	⸗
August	98079,09	⸗	18451	⸗	53	⸗
September	96473,94	⸗	19096	⸗	39	⸗
Oktober	98052,01	⸗	17737	⸗	36	⸗
November	99572,84	⸗	16645	⸗	11	⸗
Dezember	110905,43	⸗	21820	⸗	54	⸗
	1,184644,64	Zentner	217053	fl.	13	kr.

Der Güterverkehr der Unternehmung hat sich noch nicht in solchem Verhältnisse entwickelt, wie es die Lebhaftigkeit auf der Triester und italienischen Straße zulässig macht. Es ist indessen mit Zuversicht zu erwarten, daß die Steigerung successive fortschreiten werde, je näher die K. K. Staats-Eisenbahn dem adriatischen Meere kommt, und die rasch gedeihende Ausdehnung derselben wird gewiß schon im Jahre 1845 wesentlich zum Aufschwunge des Frachtentransportes beitragen.

Im Jahre 1845 wurden auf der Bahn transportirt:

im	Januar	111592	Zentner	90	Pfund	18281	fl.	39	kr.
⸗	Februar	103790	⸗	58	⸗	18502	⸗	35	⸗
⸗	März	118307	⸗	16	⸗	20956	⸗	12	⸗
⸗	April	98073	⸗	57	⸗	20484	⸗	46	⸗
⸗	Mai	132381	⸗	55	⸗	24367	⸗	13	⸗
⸗	Juni	126244	⸗	62	⸗	23373	⸗	24	⸗
⸗	Juli	124516	⸗	90	⸗	27054	⸗	50	⸗
⸗	August	144634	⸗	19	⸗	27523	⸗	29	⸗
⸗	Septbr.	154924	⸗	59	⸗	28459	⸗	33	⸗

3. Budweis-Linz-Gmundener-Eisenbahn.

(Seite 183.)

e. Anlage und Einrichtungskosten.

(Seite 189.)

In Betreff der Tilgung der mit dem 1. Januar 1846 verfallenden Anleihe im Betrage von 650000 fl. wurde in der am 18. Februar 1845 gehaltenen General-Versammlung von der Direktion nachstehender Vorschlag gemacht.

Die 650000 fl. konnten, laut Protokoll vom 20. Januar 1834 und 8. Februar 1836, als das nöthige Baukapital für die Linz-Gmundener-Eisenbahn, nur durch eine Anleihe in einer Epoche herbeigeschafft werden, in welcher diese Summe durch Ausgabe neuer Aktien entweder gar nicht oder nur auf eine die ursprünglichen Aktien sehr benachtheiligende Weise aufzubringen gewesen wäre. — Nach Inhalt der Haupt-Schuldverschreibung war die K. K. priv. erste Eisenbahn-Gesellschaft verbunden: bei Ablauf der ersten zehn Jahre nach ihrer Wahl dieses Kapital entweder sogleich, oder gegen fortlaufende 5prozentige Verzinsung binnen weiteren 20 Jahren in jährlichen Raten von nicht weniger als 25000 fl. und nicht mehr als 40000 fl., mittelst Verloosung einer zu bestimmenden Anzahl Obligationen, oder mittelst denselben gleichkommenden Annuitäten, zurück zu zahlen. Da durch die Prolongation dieser Anleihe unter den obigen Modalitäten, selbst wenn sie zu einem geringeren Zinsfuße begeben werden könnten, durch die dafür vorzugsweise zu entrichtenden Interessen und jährlichen Kapitals-Rückzahlungen, die Dividende der Aktien für viele Jahre empfindlich geschmälert würde, so glaubte sich die Direktion entschieden gegen die Verlängerung der Anleihe um so mehr aussprechen zu müssen, als nach ihrem Dafürhalten sich das ganze Unternehmen in einer so wohlgeordneten Verfassung befand, daß es zur Hoffnung auf baldige, noch bessere Erträgnisse berechtigte, und es nach ihrem Ermessen gerade jetzt an der Zeit war, das Aktienvermögen zum größten Theile von jenen Lasten zu befreien, welche ihm bisher durch die den beiden Anleihen vom Jahre 1829 und 1836 eingeräumten Prioritätsrechte an Zinsen und jährlichen Zurückzahlungen auferlegt waren.

Die Direktion erachtete daher in Berücksichtigung der gegenwärtigen Geldverhältnisse, des allgemeinen billigeren Zinsfußes und des befriedigenden Zustandes der Unternehmung, die am 1. Januar 1846 fällig werdende, auf dem sämmtlichen Gesellschaftsvermögen haftende Schuld von 650000 fl. in ein Aktien-Kapital umzuwandeln; um aber die dadurch erwachsenden Vortheile nicht etwa durch Ausgabe neuer Aktien zu vermindern oder in fremde Hände übergehen zu lassen, sondern den bestehenden Aktien ganz allein zu sichern, schlug die Direktion vor:

„1. Es sollen auf jede der 15000 Stück Linz-Gmunden-Budweis Eisenbahn-Aktien 50 fl., mithin zusammen 750000 fl. Kapital einbezahlt werden.

2. Davon soll mit

650000 fl. — kr. die am 1. Januar 1846 verfallende Anleihe vom Jahre 1836 zurückgelöst, mit andern

5000 = — = die letzte, ebenfalls am 1. Januar 1846 fällige Rate des Anlehens vom Jahre 1842 getilgt, weitere

19762 = 12 = zur Ausgleichung der von den Jahren 1842 und 1843 herrührenden, noch schwebenden Bauschuld verwendet, und endlich zur Herstellung von mehreren neuen Personen- und Transportwagen, wie auch für eine angemessene unentbehrliche Vermehrung des **fundus instructus** bis zum Betrage von beiläufigen

15000 = — = entnommen werden.

Auf diese Weise würden alle auf dem Unternehmen haftenden Lasten, mit Ausnahme des Restes der Anleihe vom Jahre 1829 ausgeglichen sein.

3. Aus den sohin von den 750000 fl. K.-M. erübrigten circa 60000 fl. soll, dem Sinne des §. 16. der Statuten gemäß, ein Reservefonds gebildet und fruchtbringend erhalten werden, von dessen Erträgnissen allfällige Neubauten und ungewöhnliche Ausgaben bestritten werden könnten, ohne daß dafür die Aktien-Dividende in Anspruch genommen werden dürfte.

4. Die Zuzahlung der 50 fl. pro Aktie betreffend, erlauben wir uns, Ihnen folgende, von mehreren der **P. T.** Herren Aktionäre angeregte und für die Sicherstellung dieser Maaßregel ohne Zweifel ersprießlichere Abänderung des Programs vorzuschlagen. Es soll nämlich:

a. die Zuzahlung der 50 fl. pro Aktie anstatt auf einmal, in zwei Raten zu 25 fl., und zwar die erste bis längstens den 31. März d. J., und die zweite bis 1. September d. J. an der Kasse der Unternehmung geleistet werden.

b. Bei nicht erfolgter Einzahlung der ersten Rate bis 31. März Abends 6 Uhr wird keine nachträgliche Einzahlung mehr angenommen, und bei nicht pünktlicher Zahlung der zweiten Rate verfällt die geleistete erste zu Gunsten der gesellschaftlichen Kasse.

c. Die 5prozentige Verzinsung für die Einzahlung vom 31. März, wie auch jener vom 1. September, wird mit der Dividende für das Jahr 1845 am 1. März 1846 vergütet werden.

d. Zur Erleichterung der Herren Aktionäre wird die zweite Rate mit 25 fl. pro 1. September auch früher angenommen und für eine jede solche vor dem 15. August erfolgte Einzahlung die 5 Prozent Zinsen vom Erlagstage bis zum 1. September vergütet.

5. Durch die erfolgte Zuzahlung der 50 fl. wird für die Zukunft der Nennbetrag der Aktien auf 250 fl. erhöht, und es sollen dieselben mit halbjährigen 3prozentigen Zins-Koupons versehen werden, von denen der erste, vom Jahre 1846 angefangen, am 1. September eines jeden Jahres mit 3 fl. 45 kr., der zweite am darauf folgenden 1. März

verfallen, mit welchen nebst den 3 fl. 45 kr. unter Einem noch die von der inzwischen abgehaltenen General-Versammlung bestimmte Super-Dividende ausbezahlt wird. Im wechselseitigen Verkehre dürfte der Kours der Budweiser Aktien, gleich den übrigen ähnlichen Papieren, in Zukunft zweckmäßiger nach Prozenten bestimmt werden.

6. Jene Aktionäre, welche entweder die erste Rate von 25 fl. pro Aktie am 31. März 1845, oder die zweite von 25 fl. am 1. September, bis Abends 6 Uhr an diesen Tagen nicht einbezahlt haben, werden des Rechtes, diese Einzahlungen nachträglich zu leisten, verlustig; dagegen soll die Direktion ermächtigt werden, den durch die etwa unterbliebenen Aufzahlungen der 50 fl. fehlenden Betrag an den 750000 fl. durch Emission neuer Aktien, à 250 fl., bestmöglichst zu ersetzen, jedoch so, daß eine neue Aktie nur aus fünf unterbliebenen Zahlungen gebildet, mithin die vorgeschlagene Vermehrung des Aktien-Kapitals um 750000 fl. in seinem Nennbetrage nicht überschritten werden kann.

7. Diejenigen Aktien, welche der Zuzahlung der 50 fl. ermangeln und daher in ihrem bisherigen Nennbetrage von 200 fl. verbleiben, haben ebenfalls vom 1. September 1846 angefangen, die halbjährigen Zinsen, à 3 Prozent mit 3 fl. pro Stück, und am darauf folgenden 1. März andere 3 fl., nebst der auf sie entfallenden Super-Dividende zu beziehen; diese Super-Dividende wird für dieselben aber nur ⅘ der für die vollständigen Aktien, à 250 fl., bemessenen Dividende betragen. Um aber im Verkehr der Aktien mit zweierlei Koupons nicht Veranlassung zu Irrungen zu geben, werden den Aktien à 200 fl. keine Koupons ertheilt, sondern es sollen deren Zinsen und Dividenden nur gegen gestempelte Quittung bei der Direktions-Kasse erhoben werden können."

Dieser Antrag der Direktion wurde von sämmtlichen anwesenden Aktionären angenommen, zugleich erklärte sich der K. K. priv. Großhändler, Peter Murmann, bereit, die durch die Unterlassung der ersten für den 31. März, und der zweiten für den 1. September 1845 festgesetzten Einzahlung disponibel bleibenden ⅕ Aktien-Antheile, à 50 fl., in 250 fl. Aktien umgewandelt, zum Kourse von 90 Prozent, d. i. à 225 fl. pro Stück, zu übernehmen.

Es wird demnach vom 1. Januar 1846 angefangen, durch die Zuzahlung der 50 fl. pro Aktie das sämmtliche Vermögen der K. K. priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft, Eigenthum der Aktionäre werden, und dasselbe nur mit dem Reste des Anlehens vom Jahre 1829, d. i. mit der Summe von 220000 fl., belastet bleiben, welche Schuld vertragsmäßig nur mittelst einer jährlichen Ratenzahlung von 12000 fl. getilgt werden kann.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Mittel. (S. 191.)

Nach dem Protokolle der am 18. Februar 1845 abgehaltenen General-Versammlung bestand die Direktion aus folgenden Mitgliedern:

J. C. Popp von Böhmstetten, Präses;
Leopold Edler von Würth;
C. A. Reyer.

h. Betriebs-Einnahmen und Betriebs-Ausgaben.

Im Jahre 1844 waren die einzelnen Einnahmen wie folgt:

Transportirt wurden				Gegenstände.	Einnahmen					
auf der Budweis Eisenbahn		auf der Gmunden Eisenbahn			auf der Budweis Eisenbahn		auf der Gmunden Eisenbahn		Zusammen.	
Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
283663	—	294705	—	Fässersalz	136785	30	64470	28	201255	58
26000	—	277848	70	Stöckelsalz	11200	–	72415	32	83615	32
5181	—	6731	—	Fabriksalz	2417	48	1466	43	3884	31
—	—	322	—	Küffelsalz	—	—	80	30	80	30
420	—	3340	—	Steinsalz	210	—	835	–	1045	—
231401	82	160658	32	Verschiedene Güter . . .	89597	58	22342	44	111940	42
58515	56	100504	5	Getreide	10941	38	9905	30	20847	8
48124	68	40644	—	Stein- und Braunkohlen .	9600	19	4628	12	14228	31
5341	50	—	—	Torf-Transport	387	54	—	—	387	54
1393	80	—	—	Bauholz	232	18	—	—	232	18
9288	25	—	—	Ladenwerk und Schnittholz	1555	21	—	—	1555	21
669329	61	884753	7							
88	—	—	—	Lad-Fische	88	–	—	—	88	—
143	—	—	—	Fuhren Bauholz	437	30	—	—	437	30
224	—	—	—	„ Bruchsteine . . .	131	—	—	—	131	—
2502	—	3556	½	Scheiterklafter Brennholz .	1887	2	1422	36	3309	33
15158	—	133977	—	Personen	18099	3	58401	7	76500	10
				Für vermiethete Spazierfahrten . .	500	—	400	—	900	—
				„ „ Gebäude u. Wirthshauslokale .	40	—	900	–	940	—
				„ „ Grundstücke	25	—	202	10	227	10
				„ Hufbeschläge von den Pferden der Transport-Pächter	1411	3	940	44	2351	47
				„ verkauftes altes Bahnholz .	789	52	526	34	1316	26
				„ „ „ Gußeisen .	2730	36	1820	24	4551	—
				„ Eskompte u. Interessen	1105	28	736	58	1842	26
				Ersatz für verloren gegangene Wagenverbindungen	7	48	5	12	13	—
				Ersatz für entwendete Bahnschienen	41	24	27	36	69	—
				Für verkauftes altes Schmiedeeisen	466	28	310	58	777	26
				„ verkaufte Bruchsteine .	91	48	61	12	153	—
				Diverse Einnahmen . . .	80	47	53	51	134	38
				Summe	290861	35	241954	1	532815	36

In den einzelnen Monaten des Jahres 1844 und den bis jetzt verflossenen des Jahres 1845 waren die reinen Betriebs-Einnahmen folgende:

1844.

	Linz = Budweis.		Linz = Gmunden.		Zusammen.	
Januar	14550 fl.	26 kr.	7646 fl.	59 kr.	22197 fl.	25 kr.
Februar	11437 =	19 =	7161 =	9 =	18598 =	28 =
März	16743 =	52 =	19411 =	21 =	36155 =	13 =
April	24630 =	6 =	21955 =	56 =	46586 =	2 =
Mai	26721 =	11 =	20459 =	3 =	47180 =	14 =
Juni	27924 =	5 =	21279 =	46 =	49203 =	51 =
Juli	26073 =	40 =	23454 =	47 =	49528 =	27 =
August	25066 =	45 =	26731 =	47 =	51798 =	32 =
September	26186 =	44 =	23645 =	30 =	49832 =	14 =
Oktober	29349 =	24 =	24202 =	20 =	53551 =	44 =
November	22143 =	53 =	22041 =	35 =	44185 =	28 =
Dezember	22827 =	39 =	13810 =	13 =	36637 =	52 =
Summe	273655 fl.	4 kr.	231800 fl.	26 kr.	505455 fl.	30 kr.

1845.

	Linz = Budweis.		Linz = Gmunden.		Zusammen.	
Januar	18173 fl.	12 kr.	9829 fl.	30 kr.	28002 fl.	42 kr.
Februar	15089 =	50 =	7106 =	4 =	22195 =	54 =
März	17081 =	59 =	15286 =	47 =	32368 =	46 =
April	20393 =	2 =	20750 =	48 =	41143 =	50 =
Mai	21355 =	43 =	23308 =	25 =	44664 =	8 =
Juni	23848 =	4 =	24519 =	41 =	48367 =	45 =
Juli	25967 =	41 =	22251 =	25 =	48218 =	6 =
August	28226 =	31 =	28479 =	22 =	56705 =	53 =
September	28986 =	24 =	25457 =	26 =	54443 =	50 =

Die Betriebs=Ausgaben im Jahre 1844 waren dagegen:

Gegenstände.			Ausgaben					
			auf der Budweis Eisenbahn.		auf der Gmunden Eisenbahn.		Zusammen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
I. Kosten für die Transports=Bespannung.								
An den Transportspächter Frachtlohn:								
für Fässersalz	—	—	48953	39	22618	26	71572	5
= Stöckelsalz	—	—	4483	20	21901	10	26384	30
= Fabriksalz	—	—	893	10	532	48	1425	58
= Küffelsalz	—	—	—	—	25	4	25	4
= Steinsalz	—	—	72	40	264	31	337	11
= verschiedene Güter	—	—	32597	45	6392	26	38990	11
= Getreide	—	—	4308	25	2702	30	7010	55
= Stein= und Braunkohlen	—	—	4949	40	1641	22	6591	2
= Torf	—	—	94	28	—	—	94	28
= Bauholz	—	—	30	58	—	—	30	58
= Ladenwerk und Schnittholz	—	—	213	8	—	—	213	8
= Personen=Transport	—	—	8517	29	21458	44	29976	13

Gegenstände.			Ausgaben auf der Budweis Eisenbahn		Ausgaben auf der Gmunden Eisenbahn		Zusammen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
II. Manipulations-Unkosten.								
1. Für das Auf- und Abladen des Salzes	—	—	—	—	8772	45	8772	45
2. Für das Auf- und Abladen der Güter	—	—	6257	27	3349	37	9607	4
3. Besondere Auslagen bei Stell- und Separatwagenfahrten	—	—	14	27	14	41	29	8
4. Salzfracht-Prämien	—	—	—	—	4244	7	4244	7
III. Personal-Status.								
1. Gehalt des General-Sekretärs und Lokal-Direktors in Linz und der Beamten in Wien	3033	20						
2. des Bevollmächtigten des Salz-Komité's vom 1. März bis Ende Dezember	833	20						
3. der Betriebsbeamten	10629	58						
4. des Bahn-Kommissärs und der Wegmeister	4703	20						
5. des Ober-Kondukteurs und der Kondukteure	2640	26						
6. des Werkmeisters, Werkführers und Löhnungen der Schmiede, Sattler u. Wagner-Gesellen	9910	15						
7. Löhnungen der Kanzleidiener, Stations- und Bahnwächter	12961	—						
8. Besondere Zulagen	153	20						
9. Diäten und Reise-Auslagen	1044	19						
Zusammen	45909	18						
Hievon entfällt auf beide Bahnen	—	—	27545	58	18363	20	45909	18
IV. Konservationskosten der Bahnen.								
1. Für den Ankauf von 50100½ Kurr.-Klafter weiches Bahnholz	13410	7						
2. Für den Ankauf von 8767 Kurr.-Klafter Querschweller	1461	10						
3. Für den Ankauf von 737¼ Kurr.-Klafter hartes Bahnholz	590	—						
4. Für den Ankauf von 2968 Steinblöckchen	564	44						
5. Für den Ankauf von 1736 Stück 9′ langen, 2¼″ breiten und 7‴ dicken Schmiedeisen-Schienen im Gewicht von 637 Ztr. 92 Pfd.	5948	30						
6. Für den Ankauf von schmiedeisernen Ausweichtheilen, 121 Stück, im Gewichte von 31 Ztr. 24 Pfd.	442	33						
7. Für den Ankauf von eisernen Schienennägeln, 240 Ztr.	3469	—						
8. Für Schienenschweißung und kleine Reparaturen	748	34						
9. Für Schotter-Erzeugung	852	—						

Gegenstände			Ausgaben auf der Budweis Eisenbahn		Ausgaben auf der Gmunden Eisenbahn		Zusammen	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
10. Für Taglöhner-Arbeitslohn bei Gräbenreinigung, Holzeinlegen, Beschottern der Bahnen ꝛc.	9414	20						
11. Schneeschauflungs-Kosten	6966	51						
12. Für Anschaffung der Werkzeuge . .	192	56						
13. Für Anpflanzungen	37	22						
14. Für diverse Auslagen	47	20						
Zusammen	44145	27						
Hievon entfällt auf beide Bahnen	—	—	26487	15	17658	12	44145	27
V. Konservationskosten der Frachtwagen.								
1. Für den Ankauf von 609 Stück, 1621 Ztr. 96 Pfd. Gußeisen-Räder . . .	10540	42						
2. Für den Ankauf von 42 Stück, 25 Ztr. 31 Pfd. schmiedeiserne Achsen . . .	421	50						
3. Für den Ankauf von 224 Stück, 39 Ztr. 50 Pfd. gußeiserne Achsenlager . .	217	58						
4. Für den Ankauf von Bremsenbestandtheilen	412	40						
5. Für den Ankauf von Holz und Ladenwerk	1263	54						
6. Für Arbeitslohn an auswärtige Handwerksleute	594	34						
7. Für Anschaffung von Schmiede- und Wagnerwerkzeugen	174	18						
8. Für Achsenschweißungen und sonstige Hammerschmied-Arbeiten	600	--						
Zusammen	14225	56						
Hievon entfällt auf beide Bahnen	—	—	8535	32	5690	24	14225	56
VI. Konservationskosten der Personenwagen.								
1. Für den Ankauf von 40 Stück pr. 61 Ztr. 51 Pfd. Gußeisen-Räder . . .	381	21						
2. Für Gürtlerarbeiten	38	19						
3. " Lederankauf	379	37						
4. " Tuchankauf	73	28						
5. " Wachsleinwandankauf	39	24						
6. " Farbenankauf	360	28						
7. " Arbeiten fremder Handwerker . .	148	44						
8. " diverse Sattler-Materialien . .	459	—						
Zusammen	1880	21						
Hievon entfällt auf beide Bahnen	—	—	1128	12	752	9	1880	21
VII. Material-Ankaufskosten.								
1. Für 386 Ztr. 22 Pfd. Eisen u. 7 Ztr. Hufnägel	4009	19						
2. Für 4 Ztr. 53 Pfd. Stahl	71	59						
3. " 65 Ztr. Steinkohlen	48	15						
4. " 11873 Metzen Holzkohlen . . .	1813	32						

Gegenstände.	fl.	kr.	Ausgaben auf der Budweis Eisenbahn fl.	kr.	auf der Gmunden Eisenbahn fl.	kr.	Zusammen. fl.	kr.
5. Für 10 Tonnen Thran	600	—						
6. „ 3 Ztr. 16 Pfd. Unschlitt . . .	52	32						
7. „ 39 Ztr. Beinfett	624							
8. „ 18 Ztr. 2⅞ Pfd. Rüböl . . .	354	10						
9. „ 40½ Eimer Holztheer	149	51						
10. „ 341 Pfd. Kerzen	146	28						
11. „ 107 Ztr. 22 Pfd. Graphit . .	340	33						
Zusammen	8210	39						
Hievon entfällt auf beide Bahnen	—	—	4926	23	3284	16	8210	39
VIII. Gebäude-Reparaturkosten.								
1. Für Anschaffung des Materials . .	613	56						
2. Für Handwerker- und Taglöhner-Arbeiten	2137	50						
Zusammen	2751	46						
Hievon entfällt auf beide Bahnen	—	—	1651	6	1100	40	2751	46
IX. Konservation der Brücken.								
1. Für Anschaffung des Materials . .	1862	56						
2. Für Handlanger- und Taglöhner-Löhnungen	518	25						
Zusammen	2381	21						
Hievon entfällt auf beide Bahnen	—	—	1428	49	952	32	2381	21
X. Konservation der Kanäle.								
1. Für Anschaffung des Materials . .	5	50						
2. Für Handwerker- und Handlanger-Löhnungen	—	—						
Zusammen	5	50						
Hievon entfällt auf beide Bahnen	—	—	3	30	2	20	5	50
XI. Steuern und Taxen.								
1. Für Erwerbsteuer beim Transport-Geschäfte	1700	—						
2. Für Erwerbsteuer beim Salzhandel-Geschäfte	300	—						
3. Für städtischen Konkurrenz-Zuschlag .	10	55						
4. Für herrschaftliche Grundsteuer und Laudemien	1604	26						
Zusammen	3615	21						
Hievon entfällt auf beide Bahnen	—	—	2169	14	1446	7	3615	21
XII. Stempel-Ankauf.								
1. Zu den Koupons-Einlösungen . . .	934	18						
2. Zu Verträgen, Wechseln und Eingaben	118	20						
Zusammen	1052	38						
Hievon entfällt auf beide Bahnen	—	—	631	35	421	3	1052	38

Gegenstände.			Ausgaben					
			auf der Budweis		auf der Gmunden		Zusammen.	
			Eisenbahn.					
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
XIII. Grundanschreibungs-Unkosten	—	—	553	10	368	46	921	56
XIV. Assekuranz-Unkosten . . .	—	—	160	30	106	59	267	29
XV. Zeitungs-Pränumerationen, Insertionsgebühren, Druckarbeiten und Lithographien .	—	—	542	44	361	51	904	35
XVI. Miethzinse für die Bureaux-Lokalitäten	—	—	637	12	424	48	1062	—
XVII. Quartiergelder der Angestellten	—	—	345	—	230	—	575	—
XVIII. Dienstkleidung der Kondukteure	—	—	162	59	108	41	271	40
XIX. Pensionen und Unterstützungs-Beiträge	—	—	625	57	417	15	1043	12
XX. Honorar-Auslagen	—	—	543	2	362	2	905	4
XXI. Provisionen an auswärtige Spediteure	—	—	3072	48	1724	6	4796	54
XXII. Schreibmaterialien-Ankaufskosten	—	—	633	11	421	33	1054	44
XXIII. Brief- und Postwagen-Porti	—	—	788	36	525	43	1314	19
XXIV. Diverse Ausgaben	—	—	956	47	637	50	1594	37
Zusammen	—	—	194916	6	149278	48	344194	54
Hierzu kommt noch:								
1. Zinsen-Zahlung des Anlehens vom Jahre 1829 pr. 400000 fl., wovon noch 244000 fl. im Umlaufe waren à 5 Proz. vom 1. Nov. 1843 bis Ende Oktober 1844	—	—	—	—	—	—	12200	—
2. Eine Kapitals-Rate dieses Anlehens (14. Verlosung)	—	—	—	—	—	—	12000	—
3. Zinsen-Zahlung für das Anlehen vom Jahre 1836 pr. 650000 fl. K. M. vom 1. Januar bis Ende Dezember 1844 à 5 Proz.	—	—	—	—	—	—	32500	—
4. Zinsen-Zahlung des Anlehens vom Jahre 1842 pr. 50000 fl., wovon noch 20000 fl. im Umlaufe waren, vom 1. Januar bis 1. Dezember 1844 à 5 Proz.	—	—	—	—	—	—	1000	—
5. Eine Kapitals-Rate dieses Anlehens, Serie C, enthaltend 15 Stück Obligationen No. 31 bis incl. No. 45 à 1000 fl. jede	—	—	—	—	—	—	15000	—
Summe	—	—	—	—	—	—	416894	54
Die Gesammt-Einnahmen betrugen . .	—	—	—	—	—	—	532815	36
Verblieben mithin							115920	42
wovon jedoch die Bankiers-Provision für das Jahr 1844 mit							1886	12
abzuziehen kommt, mithin verbleiben							114034	30

Nebst dem besaß die Gesellschaft den ungeschmälerten Betriebsfonds von 30000 fl. — kr.

und ein Depositum für die bis zum Schlusse des Jahres 1844 unbehobenen verlosten Obligationen, verfallenen Aktien-Dividenden und Obligations-Zinsen-Koupons mit . . . . 9830 = — =

In Hinsicht einzelner während des Jahres 1844 getroffener Einrichtungen führen wir noch an, daß die neuen Räder gegen die früheren dem Bruche bedeutend weniger unterliegen; daß mit der Einlegung der steinernen Querschwellen, anstatt der hölzernen, mit dem besten Erfolge fortgefahren wurde; daß die Abänderung der Ausweichbahnen und die vereinfachte Konstruktion der Lastwagen sich sowohl für die Leichtigkeit des Verkehrs als auch für die Schonung der Bahn von entschiedenem Vortheile zeigen; daß endlich die in den Werkstätten der Gesellschaft konstruirten und in Gang gebrachten neuen Brückenwagen sich zur Transportirung der Equipagen als vollkommen bequem und zweckmäßig erwiesen haben. Auch wurden zur Befriedigung des immer steigenden Bedarfes und zur vermehrten Bequemlichkeit der Reisenden neue Personenwagen angeschafft, welche den Erwartungen vollkommen entsprechen. Außer diesen Verbesserungen ist auch eine Aenderung in der Beschotterungsart des Treppelweges eingeführt, wodurch nicht blos eine Schonung der Räderspurkränze, eine Verminderung der Zugkraft und eine freiere Bewegung der Pferde bewirkt, sondern auch dem Stoßen der Wagen begegnet wurde.

Bei Beurtheilung der Erträgnisse des Jahres 1844 ist wohl zu berücksichtigen, wie sehr Elementar-Unfälle und widrige Konjunkturen unvorhergesehene Ausgaben hervorgerufen und auf den Verkehr der Bahn nachtheilig eingewirkt haben.

Die ungewöhnlichen Schneemassen, welche durch beinahe drei Monate die Bahn zeitweise ganz unfahrbar machten, nahmen eine außerordentliche Auslage von 6966 fl. 51 kr. K. M. in Anspruch, und letztere ist um so empfindlicher, als seit dem Bestande der Bahnen eine ähnliche Ausgabe in solcher Größe nicht vorgekommen ist, nachdem die diesfällige Durchschnittsziffer von 5 Jahren nur 987 fl. 26 kr. beträgt. Ein nicht minder ungünstiges Ereigniß ist in dem im Herbste 1844 ungewöhnlich früh eingetretenen Froste zu suchen, wodurch die Schifffahrt auf der Donau zu einer Zeit, wie es schon seit Jahren nicht der Fall war, eingestellt wurde und auf den Salztransport nachtheilig einwirkte. Auch die im Jahre 1843 Statt gefundene außergewöhnliche Verfrachtung des Getreides für die Staatsregierung und für die Privaten nach Böhmen hat, mit Rücksicht auf die nicht ungünstige Ernte des verflossenen Jahres in dieser Provinz, ganz aufgehört, und die sich im Jahre 1844 ergebenen Rückfrachten an Getreide aus Böhmen konnten den dadurch die Unternehmung betreffenden Entgang nicht ersetzen, weil der Preis der Rückfracht gegen den der Fracht nach Böhmen bedeutend niedriger ist. Bei gehöriger Würdigung vorstehender Gründe und des Umstandes, daß die Auslagen für die nöthigsten Erfordernisse und Verbesserungen, ins-

besondere die Erzeugung der neuen Brückenwagen und die sämmtlichen Konservationskosten aus dem Erträgnisse der Bahn bestritten wurden, dürfte sich der aus den obigen Rechnungen sich herausstellende Reinertrag des Jahres 1844 als befriedigend darthun.

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 201.)

Da sich in den S. 201 gemachten Angaben einige Druckfehler eingeschlichen haben, so berichtigen wir dieselben in dem Nachstehenden:

Die gezahlten Dividenden für jede Aktie, à 200 fl. Nominalbetrag, betrugen: anfänglich 4 fl., dann 4⅔ fl., 5 fl., hierauf 3 Jahre jährlich 7½ fl., pro 1842 6¼ fl. und pro 1843 8½ fl.

Für das Jahr 1844 wurde die Dividende für jede der bestehenden 15000 Stück Aktien auf 7 fl. 36 kr. festgesetzt.

Der höchste Kours der Aktien war pari, der niedrigste 83, der am 1. November 1845: 86.

l. Personenfrequenz.

(Seite 201.)

Diese war in den einzelnen Monaten des Jahres 1844 und in den bis jetzt verflossenen des Jahres 1845 wie folgt:

1844.

	Linz-Budweis.	Linz-Gmunden.	Zusammen.
Januar . . .	—	3843	3843
Februar . . .	—	4156	4156
März	—	6173	6173
April	2509	13013	15522
Mai	1889	13127	14016
Juni	1879	14481	16360
Juli	2003	13746	15749
August . . .	3111	20614	23725
September . .	2214	17651	19865
Oktober . . .	1553	11887	13440
November . .	—	9622	9622
Dezember . .	—	5664	5664
Summe	15158	133977	149135

Also im Ganzen 2244 Personen mehr als im Jahre 1843.

1845.

Januar . . .	—	5268	5268
Februar . . .	—	3573	3573
März	—	6436	6436
April	2435	11850	14285
Mai	2030	15339	17369
Juni	1901	15242	17143
Juli	2251	16695	18946
August . . .	3129	22003	25132
September . .	2353	18071	20424

m. Güterfrequenz.

(S. 202.)

Diese betrug im Ganzen im Jahre 1844:

Auf der Linz-Budweiser Bahn 669329 Ztr. 61 Pfd., davon Salz 315264 Ztr. und 2502 Klafter Brennholz.

Auf der Linz-Gmundener Bahn 884753 Ztr. 7 Pfd., davon Salz 582946 Ztr. und 3556 Klafter Brennholz.

Es wurden mithin auf beiden Bahnen im Jahre 1844 um
68978 Ztr. 50 Pfd. Salz weniger, dagegen um
82198 „ 26 „ Güter mehr befördert als im Jahre 1843.

Auf die einzelnen Monate vertheilte sich die Frequenz wie folgt:

1844.

	Linz-Budweis.		Linz-Gmunden.		Zusammen.	
	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.
Januar	36721	90	35062	65	71784	55
Februar	27365	27	30149	19	57514	46
März	42922	2	80034	31	122956	33
April	55435	45	86853	78	142289	23
Mai	64679	24	78792	45	143471	69
Juni	69643	40	76918	42	146561	82
Juli	62263	22	81617	42	143880	64
August	56827	17	84701	82	141528	99
September	63563	84	75141	52	138705	36
Oktober	72967	13	100762	77	173729	90
November	61070	36	96079	70	157150	6
Dezember	55570	61	58639	4	114209	65
Zusammen	669329	61	884753	7	1,554082	68

1845.

Januar	50121	50	45587	34	95708	84
Februar	40496	14	32833	42	73329	56
März	44430	74	61920	3	106350	77
April	47049	31	77238	40	124287	71
Mai	50978	76	89077	91	140056	67
Juni	60358	44	86115	56	146474	—
Juli	59953	44	67778	6	127731	50
August	64974	78	80686	2	145660	80
September	69039	16	80989	45	150029	1

Ueber den Betrieb u. s. w. der

4. Prag-Pilsen Eisenbahn

ist weiter nichts als das Seite 203—206 Angeführte bekannt geworden.

Eben so ist nichts über die

5. Pilsen-Budweis Eisenbahn

(S. 206—220)

veröffentlicht, so daß es den Anschein hat, als wenn das letztere Unternehmen gänzlich aufgegeben wäre.

In Bezug auf die Ausführung fernerer Privat-Eisenbahnen ist zwar, mit Rücksicht auf den Zeitpunkt, bis zu welchem die Hauptlinien der Staats-Eisenbahnen hergestellt sein werden, die Kaiserliche Anordnung erfolgt, daß bis zu Ende des Jahres 1850 fernerhin keine vorläufige Bewilligung zur Erbauung einer Privat-Eisenbahn ertheilt und daher jedes dahin abzielende Einschreiten zurückgewiesen werden soll; jedoch hat sich der Kaiser Ausnahmen von dieser Vorschrift in besonders rücksichtsvollen Fällen vorbehalten. Es ist daher den Provinzial-Regierungen überlassen, insofern Gesuche um Konzessionen zu Privat-Eisenbahnen wirklich schon anhängig und im Zuge der Verhandlung begriffen sind, zu erwägen, ob besonders rücksichtswürdige Gründe eintreten, um für dieselben auf die Gestattung einer Ausnahme anzutragen, und, falls die beantragten Privat-Eisenbahnen wahrhaft gemeinnützig, besonders wichtig und rücksichtswürdig erkannt werden, von Fall zu Fall ein wohlbegründetes Gutachten darüber zu erstatten.

Druckfehler.

Seite 153 muß der Rubrik: k. Verzinsung, Dividende, die Seite 167; ferner
„ 153 „ „ „ l. Personenfrequenz, die Seite 168 zugefügt werden.

Bayerische StaatsBibliothek

Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Reden, Friedrich Wilhelm <<von>>,

Die Eisenbahnen Deutschlands statistisch-geschichtliche Darstellung ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt sowie ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen
Bd.: 2,1,[1] = 1. Suppl.

Berlin [u.a.] 1846

A.hydr. 930-Suppl.2,1/3
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10995145-3